

Schiffbaumeister in Ottensen, Neumühlen und Övelgönne bei Altona von 1700 bis 1870

Lange-Basman, Ulrike

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Lange-Basman, U. (2015). Schiffbaumeister in Ottensen, Neumühlen und Övelgönne bei Altona von 1700 bis 1870. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 38, 181-216. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-74458-2>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

► ULRIKE LANGE-BASMAN

Schiffbaumeister in Ottensen, Neumühlen und Övelgönne bei Altona von 1700 bis 1870

In direkter Nachbarschaft zu Altona, doch außerhalb der Stadtgrenzen siedelten sich in den Dörfern Ottensen, Neumühlen und Övelgönne im 18. und 19. Jahrhundert etliche Schiffbaumeister und Schaluppenbaumeister an. Nicht nur Schaluppen für Walfänger, sondern auch seegehende Schiffe, sogar dänische Kriegsschiffe, wurden an diesen Standorten erbaut. Die bereits vorliegende Sammlung der Altonaer Schiffbaumeister wird mit den im Zeitraum von 1700 bis 1870 am Elbufer unterhalb von Altona bis Övelgönne tätigen Meistern fortgesetzt.¹

Der schmale Uferstreifen zwischen Elbe und Geesthang erstreckt sich rund zwei Kilometer lang von der Altonaer Grenze am Elbberg über den zu Ottensen gehörenden Uferabschnitt und Neumühlen bis zum westlichen Ende von Övelgönne und war um 1700 ein Teil der Vogtei Ottensen im Amt Pinneberg. Nach der Aufhebung der Vogtei wurde Ottensen stärker an Altona angegliedert: In rechtlicher Hinsicht unterstanden die Dörfer Ottensen und Neumühlen ab 1714 dem Magistrat in Altona, ab 1800 darüber hinaus in gewerblichen und damit auch in Schiffbaufragen.²

Das auf dem Geesthang gelegene Kirchdorf Ottensen hatte im Jahre 1769, wie eine Volkszählung ergab, 791 Einwohner, die zu einem kleinen Teil von Landwirtschaft lebten, zum größten Teil jedoch Handwerker waren. Im 19. Jahrhundert nahm die Bevölkerung stetig zu: Im Jahre 1803 lebten in Ottensen 1466 Menschen in 339 Haushalten, 1840 wurden schon 2095 Einwohner gezählt.³

Nach der Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich das Dorf zu einem Industriestandort mit weiter wachsender Bevölkerung.⁴ Das Ottensener Brandkataster von 1858 listet für das *Kirchdorf Ottensen* vierundzwanzig Fabriken, eine Windmühle, vier Rosswerke und drei Dampfmaschinen auf, außerdem etliche Werkstätten, Gaststätten und Backhäuser.⁵ Im Jahre 1864 wurden Neu-

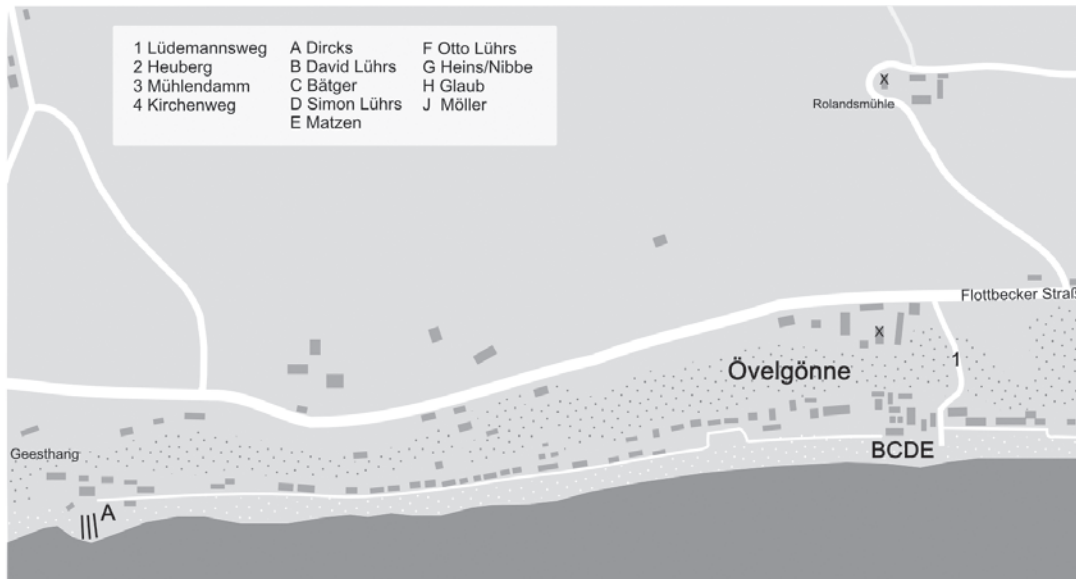


Abb. 1 Planskizze des Elbufer von Övelgönne bis Altona um 1850 mit ausgewählten Wohn-, Gewerbe- und Schiffbaustandorten des 18. und 19. Jahrhunderts. (Zeichnung: Ulrike Lange-Basman)

mühlen und Ottensen zusammengelegt und 1871 zur Stadt Ottensen-Neumühlen erhoben. Wenig später, im Jahre 1889, wurden Ottensen-Neumühlen sowie Övelgönne und andere Dörfer nach Altona eingemeindet.

Die schöne Lage der Dörfer am Elbufer schätzten auch vermögende Amtsträger, Residenten und Kaufleute, die hier Landsitze erwarben und diese in einigen Fällen auch wirtschaftlich nutzten. Auf Ottenser Gebiet erstreckten sich am Rande des Dorfes einige große Anwesen wie beispielsweise der *Schlaffs Hof*, das Gasthaus von Rainville und der Heine'sche Garten, deren ausge dehnte Grundstücke zum Teil bis ans Elbufer reichten.⁶

Neumühlen entstand aus einer Ansiedlung von wenigen Häusern um eine schon im 16. Jahrhundert vorhandene Wassermühle – die Neue Mühle – am Elbufer östlich des Heubergs (heute Elbtreppe). Um 1790 existierten in Neumühlen rund 20 Hofstellen, um 1895 etwa 70 Häuser. Nach der Volkszählung von 1840 hatte das Dorf 316 Einwohner.⁷ Das bereits erwähnte Ottensener Brandkataster von 1858 verzeichnet für das *Dorf Neumühlen* 31 Besitzungen mit 63 Gebäuden. Bedeutende Landgüter wie *Donners Park* und der Lawaetz'sche Park lagen hauptsächlich auf Neumühlener Gebiet.

Die Ansiedlung Övelgönne – erst Ende des 17. Jahrhunderts bürgerte sich diese Bezeichnung allmählich ein – bildete sich um den Hof *Fischerboden*, der bereits im 16. Jahrhundert bestand. Im Jahre 1743 gab es in Övelgönne 49 Haushalte, davon 17 Grundstückseigentümer; Ende des 19. Jahrhunderts war die Gesamtzahl der Wohnungen auf 125 gestiegen.⁸ Övelgönne war bis 1730



ein Teil Othmarschens, dann bekam es einen eigenen Vogt. Das Dorf wurde vom Amt Pinneberg verwaltet, doch vor der Erteilung einer Schiffbaukonzession wurden auch die Altonaer Behörden gehört. Wie Ottensen-Neumühlen wurde Övelgönne 1889 nach Altona eingemeindet.

Für Schifffahrt und Schiffbau war das Neumühlener und Övelgönner Vorland wichtig, das bis ins 19. Jahrhundert noch Gemeindeland war. Das Vorland ging in den Strand über und war nach einer Beschreibung vom Ende des 19. Jahrhunderts *in früheren Zeiten viel höher und breiter*.⁹ Strand bzw. Vorland dienten als Fuß- und Fahrweg (Strandweg), Lande-, Lösch- und Lagerplatz, zum Aufhängen der Fischernetze und als Wäschebleiche. Am Strand landeten beispielsweise die Kähne, die Heu von den Elbinseln zu den Bauern lieferten, die Pächter der Elbinseln waren.¹⁰ Das Övelgönner Vorland wurde erst 1855 vermessen und den angrenzenden Grundstücken zugeschlagen.

Obgleich die hier behandelten Ortschaften vor dem 19. Jahrhundert keine eigenen Hafenanlagen hatten – eine Ausnahme machte für wenige Jahrzehnte ein Stack bei Neumühlen –, profitierten sie von der Lage am Elbufer unterhalb der Häfen von Altona und Hamburg. Wegen der Versandung des Elbfahrwassers vor Neumühlen seit dem 17. Jahrhundert mussten größere Schiffe auf Hochwasser warten oder sogar leichtern, bevor sie die Weiterfahrt antreten konnten. Auf der Neumühlener Reede lagen zeitweise 40 bis 50 Schiffe von und nach Hamburg und Altona. Hier wurden beispielsweise die Ladungen von Handels- und Walfangschiffen in Leichter und Ewer gelöscht und Ausrüstung (z.B. Pulver) aufgenommen. Auch Mannschaften und Lotsen gingen hier an Bord.¹¹

Die Nachbarschaft von Altona und die Nähe zur Reede machten das Ottensener und Neumühlener Elbufer nicht nur für Lotsen und Schaluppenbauer, sondern auch für größere Gewerbebetriebe interessant. An dem wenig besiedelten Abschnitt des Strandes zwischen dem westlichen Ende der Großen Elbstraße und der Neuen Mühle wurden eine Pulvermühle (1687), eine Fabrik (1734, ab 1759 Eisengießerei) und eine Kalkbrennerei (1772) angelegt.¹²

Das Neumühlener Ufer wurde schon im 18. Jahrhundert zur Erweiterung des Altonaer Hafens genutzt. Um 1725 ließ der Altonaer Oberpräsident von Reventlow bei der Neuen Mühle ein Stack (Bollwerk) aus Holz errichten, das 300 Fuß lang und 150 Fuß breit war. Daneben entstand um 1739 ein Holzhafen zur Lagerung von Flößen, der zu einem Holzhandelsplatz ausgebaut werden sollte.¹³ Die Hamburger Nachbarn verstanden das als Konkurrenzunternehmen und bekämpften die Ausdehnung des Altonaer Hafens im Verein mit anderen am Elbhandel beteiligten Parteien. Der Betrieb wurde schließlich aufgegeben, wohl auch deshalb, weil eine zunehmende Versandung die Anlage behinderte. Um 1745 war das Stack noch vorhanden und an den Altonaer Schiffbauer Claus Rothermund verpachtet.¹⁴

Der Altonaer Kaufmann Josias von Aspern entwarf um 1735 ein Hafenprojekt in Neumühlen, bei dem ausdrücklich umfangreiche Schiffbaueinrichtungen vorgesehen waren, nämlich eine *Hafenanlage [...] mit zwei Trockendocks zum Kalfatern der Schiffe und einem vom Mühlbach mit Wasser gespeisten Dock von 200 Fuß Breite, um Schiffe unterzubringen*.¹⁵ Intrigen sollen die Umsetzung dieses Vorschlags verhindert haben. Man kann nur vermuten, dass dabei Interessenkonflikte mit den angesessenen Altonaer Schiffbaumeistern eine Rolle spielten, denen mit dieser Nachbarschaft eine starke Konkurrenz entstanden wäre.

Die Einwohner von Neumühlen und Övelgönne verdienten ihren Lebensunterhalt vielfach als Fischer und Lotsen. Einige Altonaer Fischer fanden beispielsweise in den beiden Ansiedlungen einen neuen Standort, nachdem nach 1720 der Strand in Altona durch Bollwerke befestigt worden war und nach der Anlage der Großen Elbstraße die Ufergrundstücke zunehmend bebaut wurden.¹⁶ Andere Bewohner waren Gewerbetreibende, wie die Leimsieder (auch Seifensieder), die seit dem 17. Jahrhundert Nebenprodukte der Trangewinnung zu Leim verarbeiteten.¹⁷ Einige Neumühlener und Övelgönner Bootsbauer übten Leimsiederei noch als Nebenerwerb aus.

Zu den Schiffbaumeistern dieses Gebietes finden sich in der Regional- und Schifffahrtsliteratur einige Hinweise. Acht in Neumühlen und Övelgönne von 1700 bis 1870 tätige Schiffbauer werden – zum Teil nur mit dem Familiennamen – genannt: Bätger, Dircks, von Döhren, Fuhlendorff, von Lohe, Lührs, Matzen und von Somm.¹⁸

Ein erster amtlicher Bericht über die Vogtei Ottensen um 1735 verzeichnet für Ottensen mit Neumühlen zwei namentlich nicht genannte Schiffszimmer-

meister, für Övelgönne dagegen keine Schiffbauer.¹⁹ Das früheste Einwohner-Verzeichnis von Övelgönne, das Mannzahlregister aus dem Jahre 1743, listet 49 Haushaltsvorstände auf, darunter die beiden Schaluppenbaumeister Andreas und Peter Matzen, die auch schon acht Jahre früher dort ansässig waren.²⁰ Die Matzens wohnten in Övelgönne direkt an der Grenze zu Neumühlen, und es ist anzunehmen, dass sie die schon 1735 erwähnten Schiffbauer sind.

Sicher verlässlich ist der Überblick, den der Schaluppenbauer Otto Hinrich Lührs 1826 lieferte. Wie Lührs in einem umfangreichen Schreiben an den Altonaer Oberpräsidenten ausführt, wurde der Schaluppenbau zu dieser Zeit außer von ihm selbst noch *von einem Manne Namens Stoop* [Johann Stoop] *in Neumühlen und von einem andern Namens von Summen* [Johann Jacob von Somm] *in Oevelgönne betrieben*.²¹

Vierzehn Jahre später wurden im Jahre 1840 im Rahmen der Volkszählung in Neumühlen drei Schiffbaumeister ermittelt, die *Schaluppen, Schiffsjollen und Böte* *verfertigen, mit 9 Gehülffen, welche [...] 54 Angehörige ernähren*. Zur gleichen Zeit betrieben die Brüder Dircks in Övelgönne eine Seeschiffs-werft sowie eine Schaluppenbauerei.²²

Das bereits erwähnte Brandkataster von Neumühlen von 1858 verzeichnet Gebäude zwar nur für die Schaluppenbauerei von Lührs, doch waren Schuppen wegen der Strandnutzung nicht unbedingt erforderlich.²³ Das zeigt sich an zwei anderen zu dieser Zeit tätigen Schiffbaumeistern, die nur mit Wohnhäusern im Kataster vertreten sind (Fuhlendorff, Scharff). Das Altonaer Adressbuch von 1857 listet insgesamt sieben Schiff- und Schaluppenbauer in Neumühlen und Övelgönne auf.²⁴

In dem auf der Geestkante liegenden Ottensen lebten ebenfalls Schiffbauer, die auf den Werften der Umgebung arbeiteten. Eine Volkszählung aus dem Jahre 1769 ermittelte drei Ottensener Schiffszimmerer; in der Volkszählung von 1803 wurden in Ottensen 17, im Jahre 1840 bereits 23 Schiffszimmergesellen verzeichnet.²⁵ Einer der frühen Schiffbauer war Peter von Döhren, der seit 1764 in Ottensen wohnte, doch zuvor in Neumühlen ansässig gewesen war und im Folgenden als Neumühlener Schiffbaumeister behandelt wird.

Es zeigt sich, dass spätestens seit Anfang des 18. Jahrhunderts bis um 1870 der Schiffbau ein fester Bestandteil des Ottensener, Neumühlener und Övelgöner Gewerbes war und von einem bis sieben Schiff- und Schaluppenbaumeistern zur gleichen Zeit ausgeübt wurde, eine im Verhältnis zur ortsansässigen Bevölkerung große Anzahl.

Wie in anderen Wirtschaftsbereichen profitierten Ottensen, Neumühlen und Övelgönne in diesem Handwerk vom Altonaer und besonders vom Hamburger Markt.²⁶ Die Konkurrenz war selbstverständlich groß. Der Neumühlener Schaluppenbauer Otto Hinrich Lührs führte 1826 aus, dass *die dänischen Schaluppenbauer nur dann mit den Hamburgern concurriren können, wenn sie wohlfeiler arbeiten, indem sonst alle Hamburger und alle nach Hamburg*

*kommenden Ausländer ihre Schaluppen dort machen lassen. Durch Fleiß und Anstrengung ist es dem Supplicanten gelungen, die bedeutenste Schaluppenlieferung vorzüglich an Hamburger zu erhalten [...].*²⁷

Es wurden nicht nur Walfangshaluppen hergestellt, sondern auch Beiboote, Arbeitsboote und bei Lührs seit 1854 eigens entwickelte Brandungsboote. Noch um 1958 konnte Timmermann in diesem Betrieb die überlieferten handwerklichen Verfahren beim Bau von Brandungsbooten in allen Einzelheiten dokumentieren. Der Einsatz von Maschinen wurde dabei auf das *Mindestmaß* (eine Bandsäge und einen Abrichter) beschränkt.²⁸

Die Bauzeit für ein Brandungsboot betrug mehrere Wochen. Bei Lührs wurden in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg mit einer Belegschaft von 20 Gesellen drei bis vier Boote im Monat gebaut. Zur Zeit des 170-jährigen Jubiläums der Neumühlener Werft im Jahre 1963 beschäftigte man noch sechs Gesellen, die ein Brandungsboot in zwei Monaten fertigstellten.²⁹

Die Zahl der in Neumühlen und Övelgönne gebauten Schaluppen und Boote ist nicht überliefert. Die größeren Fahrzeuge mit den Bauorten Neumühlen bzw. Övelgönne lassen sich dagegen besser, wenn auch sicher nicht vollständig überblicken. Im 18. Jahrhundert entstanden außer zwei dänischen Kriegsschiffen, die wahrscheinlich am Ottensener Strand erbaut wurden, in Övelgönne mehrere Handelsschiffe. In den Jahren zwischen 1829 und 1876 wurden mindestens 33 Neubauten von Handelsschiffen mit den Bauorten Neumühlen bzw. Övelgönne gezimmert. Davon sind 26 Fahrzeuge den Schiffbaumeistern Dircks in Övelgönne ausdrücklich zugeschrieben worden; für die übrigen Schiffe ist die gleiche Herkunft wahrscheinlich. Die wichtigsten Auftraggeber waren Kapitänsreeder aus Blankenese und die beiden Hamburger Reedereien Wachsmuth & Krogmann und August Behn, die 1865 bis 1877 Eigentümer der Övelgönner Werft waren. Wenigstens zwei Schiffer aus Övelgönne ließen ebenfalls in der Nachbarschaft bauen.

Eine neue Verdienstmöglichkeit für die Bewohner der Dörfer Neumühlen und Övelgönne entwickelte sich im 19. Jahrhundert mit dem entstehenden Tourismus. Seit 1820 nahm der Besuch von Sommergästen und Ausflüglern zu.³⁰ Für die ansässigen Bootsbauer eröffnete sich ein neues Geschäftsfeld durch den Bau und die Vermietung von Badekarren (mit deren Hilfe Damen ohne unwillkommene Zuschauer in der Elbe baden konnten) und Booten. Die ersten Badekarren in Neumühlen gab es schon vor 1840, denn, wie Niemann feststellt, seien *seit den letzten Jahren [...] mehrere Einwohner des Dorfes darauf bedacht gewesen, durch Anschaffung von Badekarren den Ort zu einem kleinen Badeort umzuwandeln, dem es bei günstiger Witterung auch nicht an Gästen fehlt.*³¹ Zahlreiche Ansichtskarten zeigen die Ende des 19. Jahrhunderts und im 20. Jahrhundert in Neumühlen und Övelgönne ansässigen Bootsvermietungen.

Nach der Mitte des 19. Jahrhunderts wurden in Ottensen und Neumühlen in mehreren Abschnitten Hafenanlagen und Straßen ausgebaut. Die Erweite-



Abb. 2 Das Neumühlener Elbufer um 1870 auf einem Holzstich nach Carl Oesterley: Im Vordergrund der Strand mit Spaziergängern und Badekarren, auf dem Geesthang die Neumühlener Kornwindmühle, dahinter die Türme von Donners Schloss, im Hintergrund der Altonaer Hafen. (Aus: Meisterwerke der Holzschneidekunst aus dem Gebiete der Architektur, Skulptur und Malerei, Bd. 1. Leipzig 1879, Tafel LI)

rung des Altonaer Hafens erstreckte sich bis weit nach Neumühlen hinein. Eine *städtische Werft* legte Ottensen vor 1863 am Elbkai zwischen dem Gaswerk und einem Hafenbecken für die Kleinschifffahrt an.³² Die Standortbedingungen der Neumühlener Bootsbauer verschlechterten sich in dieser Zeit, denn im Zuge des Ausbaus gingen Grundstücke für Bootsbau und -vermietung verloren. Ein in dem betroffenen Gebiet ansässiger Bootsbauer und Badekarrenvermieter wie Johann Hinrich Nibbe konnte sein Gewerbe hier nicht mehr ausüben.

In einigen Altonaischen Adressbüchern fanden sich Hinweise auf die Schiffbauer Neumühlens und Övelgönnes. Beispielsweise wurde in den Altonaischen Adressbüchern der Jahre 1802 und 1803 im *Verzeichnis der Fabrikanten, Künstler und Handwerker und sonstiger Gewerbetreibender* wegen der gemeinsamen Verwaltung mit Altona auch der Neumühlener Schiffbauer Hein Jacob Witt aufgeführt, der daher in der Literatur gelegentlich als Altonaer Schaluppenbauer bezeichnet wird.³³ Eine Überprüfung in den Kirchenbüchern ergab, dass Witt aus einer Neumühlener bzw. Övelgönner Familie stammte und bis zu seinem Tode 1819 in Neumühlen ansässig war – möglicherweise mit der Ausnahme von Lehr- und Gesellenzeit.

Eine Differenzierung der Schiffbaumeister in Schiff- und Schaluppenbauer wurde in den Altonaischen (nicht jedoch in den Hamburgischen) Adressbüchern vorgenommen.³⁴ Bereits im 18. Jahrhundert gab es in Altona zwischen eingesessenen Schiffbaumeistern und hinzugekommenen Schaluppenbaumeistern Konkurrenz um Arbeitskräfte und Aufträge.³⁵ Der Neumühlener Schaluppenbauer Otto Hinrich Lührs verwendete noch 1826 diese Unterscheidung, um sich von der Zuständigkeit des Altonaer Schiffszimmergesellen-Amtes abzugrenzen, das ihm eine Höchstzahl an Lehrlingen vorschreiben wollte. Lührs stellt klar, aus seiner Sicht sei *der Schaluppenbau vom Schiffsbau verschieden [...], wie das Zimmer Handwerk vom Tischlerhandwerk*.³⁶

Fragen wirft die Bezeichnung der sogenannten Älterleute auf. Im ersten Altonaischen Adressbuch aus dem Jahre 1802 wird neben anderen der bereits erwähnte Hein Jacob Witt als Ältermann der Altonaer Schaluppenbauer herausgestellt (das wird 1803 nicht wiederholt). Die Bezeichnung könnte darauf schließen lassen, es habe in Altona ein Amt (Zunft) der Schaluppenbauer gegeben; doch lediglich die Schiffszimmerer-Gesellen verfügten über eine Zunftorganisation.³⁷

Auch ein Altonaer Schiffbaumeister wie Johann Hinrich Reich wurde beispielsweise im Adressbuch für das Jahr 1827 – wohl auf seinen eigenen Angaben beruhend – als Ältermeister ausgewiesen. Die Annahme, dass es sich dabei um eine selbst zugeschriebene nominelle, jedenfalls nicht behördliche Bezeichnung handelte, wird durch einen Övelgönne betreffenden Verwaltungsvorgang gestützt. Zur Konzessionserteilung für den Schiffbaumeister J.P.N. Dircks im gleichen Jahr wurde im Pro Memoria des Magistrats vermerkt, man habe *eine mündliche Erklärung einiger hiesiger Schiffbauer eingezogen* – nicht etwa der Ältermeister – und keine Einwände gegen diese Konzession.³⁸

Die Dörfer Neumühlen und Övelgönne waren nach Ottensen eingepfarrt, so dass die Lebensdaten der Meister und ihrer Familien zumeist in den Kirchenbüchern der Ottensener Kirche und der Altonaer Hauptgemeinde zu finden waren. Eine detaillierte Ausarbeitung der Genealogien der Schiffbaumeister-Familien von Altona, Ottensen, Neumühlen und Övelgönne wird als Typoskript zugänglich gemacht.³⁹

Schiffbauer in Ottensen und Neumühlen

Die frühesten konkreten Nachrichten über Schiffbau im beschriebenen Gebiet stammen vom Anfang des 18. Jahrhunderts, als das dänische, in Glückstadt stationierte Kriegsschiff STORMARN im Jahre 1703 in Neumühlen – nach anderen Angaben 1704 in Altona – gebaut wurde.⁴⁰ Der Bauort wird, so ist zu vermuten, am Ottensener Strand zwischen Altona und Neumühlen gelegen haben.

Dort hatte der Kommandant der Glückstädter Flottenequipage, Admiral von Paulsen, im Jahre 1703 ein Grundstück, den sogenannten *Weinberg*, erworben.⁴¹ Matthias von Paulsen (1630–1710) befehligte den Glückstädter Flottenstützpunkt seit 1681 und war beispielsweise mit vier Fregatten an der dänischen Belagerung Hamburgs 1686 beteiligt. Am 29. April 1703 wurde von Paulsen im Ottensener Schuld- und Pfand-Protokoll als Besitzer des *Weinbergs* eingetragen.⁴² Um 1700 war von vorherigen Besitzern auf einem Teil des Geländes eine Leimsiederei betrieben worden, so dass bereits Gebäude existiert haben werden.⁴³ Das große, bis an das Elbufer reichende Hanggrundstück wurde 1713 von den Erben von Paulsens wieder verkauft und gehörte Ende des 18. Jahrhunderts zum Anwesen des Gastronomen Rainville.

Als Schiffbauplatz war dieser Uferabschnitt gut geeignet, da die Nähe zu Altona die Versorgung mit Arbeitskräften und Material für ein umfangreiches Bauvorhaben ermöglichte. Der Bauort bewährte sich jedenfalls, wie das weitere Beispiel des dänischen Linienschiffes *ISLAND* zeigt, das nach seiner Fertigstellung in *Neumühlen* im Jahre 1707 von einem Glückstädter Schiff nach Kopenhagen geleitet wurde.⁴⁴

Zu den Neumühlener Bootsbauern des 18. Jahrhunderts gehörte Hans von Lohe (~ Altona 19.12.1714, † ebd. 1.2.1781), Sohn des Altonaer Fischers Peter von Lohe. Die von Lohes, ursprünglich auf der Elbinsel Grevenhof ansässig, siedelten seit dem 16. Jahrhundert in Altona. Die Vornamen Hans und Peter wurde als Leitnamen in jeder Generation vergeben.⁴⁵ Das Haus des Bootsbauers Hans von Lohe in der Nähe der Neumühlener Kalkbrennerei wurde 1779 durch einen Erdbeben zerstört. Hans von Lohe war zweimal verheiratet; von seinen fünf Kindern überlebte eine Tochter. Sein Bruder Peter von Lohe, Fischer in Övelgönne, war verheiratet mit einer Tochter des Övelgönner Schalluppenbauers Andreas Matzen; aus dieser Ehe stammte ein weiterer Hans von Lohe (~ Ottensen 4.7.1756).

Unter den frühen Bootsbauern findet sich der bereits erwähnte Peter von Dören (~ Ottensen 28.7.1716, † ebd. 25.7.1787), Sohn des Einwohners in Ottensen Henrich von Dören. Peter von Dören ist in der Literatur als Bootsbauer in Neumühlen überliefert.⁴⁶ Im Taufregister wurde Peter von Dören seit 1752 als Schiffszimmermann zu Neumühlen bezeichnet, bis er vor Mai 1764 nach Ottensen verzog. Dort erwarb er 1774 das Ottensener Grundstück seines Schwiegervaters und wurde im Sterberegister 1787 zutreffend als Eingesessener (Grundbesitzer) in Ottensen aufgeführt. Peter von Dören war dreimal verheiratet. Von seinen dreizehn Kindern überlebten vier Töchter; eine von ihnen heiratete einen Ottensener Schiffszimmermann.

Zur weitverzweigten Familie Heins gehörten außer Neumühlener Bootsbauern auch Altonaer Schiffbauer, Holzhandwerker und Seeleute. Der Milchhändler Carsten Heins sr. († Altona 24.12.1797, 75 Jahre alt), von der Altona gegenüberliegenden Elbinsel Rugenbergen (Waltershof) stammend, war seit 1750 in

Neumühlen verheiratet, dann zwischen 1757 und 1760 nach Altona übergesiedelt. Seine älteste Tochter heiratete den Altonaer Schiffszimmermann Wilhelm Isaac Heymann (* Altona 28.12.1751, † ebd. 29.9.1821), Sohn des evangelisch-reformierten Tischlermeisters Johann Hinrich Heymann. Zwei Schwestern von Wilhelm Isaac Heymann vermählten sich mit den Brüdern Martin Hinrich und Johann Wilhelm Hinrich Helweg, beide evangelisch-lutherisch und Holzhändler in Altona an der Großen Elbstraße. Zu deren Umfeld wiederum gehörte der katholische Altonaer Schiffbauer Jean Fouché, dessen beide Söhne mit Helweg-Töchtern verheiratet waren.

Der älteste Sohn von Heins, der Schiffszimmermann zu Neumühlen Carsten Heins jr. (~ Ottensen 12.9.1753, † Neumühlen 27.12.1803), wird derjenige *Carsten Heins von Altona* sein, der im Jahre 1794 als Ober-Zimmermann auf dem Walfänger GRÖNLAND des Altonaer Reeders Hinrich Dultz fuhr.⁴⁷

Sein jüngster Bruder, Jacob Hinrich Heins (* Altona 1.3.1764, † Neumühlen 7.3.1814), wurde Schaluppenbaumeister zu Neumühlen. Er heiratete die Tochter eines Altonaer Tischlermeisters, mit der er fünf Kinder hatte. Jacob Hinrich Heins erwarb 1795 ein Grundstück am Mühlendamm in Neumühlen, das sein ältester Sohn, der Schiffszimmermann und Fischer Jacob Hinrich Heins jr. (* Neumühlen 17.9.1792, † ebd. 9.8.1868), im Jahre 1840 übernahm.⁴⁸ Zwei Söhne von Jacob Hinrich Heins sr. kamen als Seelotsen 1834 beim Untergang eines Lotsenbootes in der Elbmündung ums Leben. Zwei Schwiegersöhne waren ebenfalls Lotsen, ein weiterer Tischlermeister.

Die jüngste Tochter des Carsten Heins sr. heiratete den Neumühlener Schaluppenbaumeister Johann Stooß (~ Ottensen 18.3.1760, † Neumühlen 4.6.1832), Sohn des Neumühlener Schiffszimmermanns Claus Stooß. Wie aus den Berufsangaben in Trau- und Taufregistern zu schließen ist, war Johann Stooß bei seiner Heirat im Jahre 1792 Altonaer Bürger und Schiffszimmermann, arbeitete dann im Jahre 1793 als Schiffszimmermann in Altona am Quäkerberg und war 1797 bereits Schaluppenbaumeister in Neumühlen, wohl auf einem gemieteten Platz. Erst im Jahre 1801 erwarb Stooß für 4000 Mark Courant ein Grundstück in Neumühlen.⁴⁹ Mit Otto Hinrich Lührs war Johann Stooß einer der beiden um 1826 tätigen Neumühlener Schaluppenbaumeister. Er hinterließ einen Sohn, der als Nachfolger offenbar nicht in Frage kam und sich in Altona als Gewürz- und Tabakhändler niederließ, sowie drei Töchter.

Johann Stooßs Tochter Louisa heiratete den Neumühlener Schiffszimmermann Peter Nibbe (* Estebrügge 1.4.1797, † Neumühlen 13.4.1869). Nach ihrem Tod vermählte Nibbe sich mit der jüngeren Schwester Maria Wilhelmine. Er hinterließ einen Sohn und eine Tochter, die einen Neumühlener Segeltuchfabrikanten heiratete.

Nibbe übte eine Reihe von Gewerben aus: Das Adressbuch verzeichnet ihn als Gewürzwarenhändler, Schiffszimmermann, Schiffsschlieter und Holzhändler. Für seinen ökonomischen Erfolg spricht, dass er im Jahre 1842 das Neumühlener Grundstück seines Schwiegervaters kaufen konnte, 1855 außer-

dem das benachbarte Grundstück von Jacob Hinrich Heins jr. am Mühlen-damm.⁵⁰ Nach dem Brandkataster von 1858 besaß Peter Nibbe zwei Wohnhäuser, ein Nebenhaus und einen Schauer (Schuppen) mit dem beträchtlichen Versicherungswert von 9680 M.

Der Schauer wird für die Schaluppenbauerei genutzt worden sein; weitere Hinweise auf die Ausstattung eines Bauplatzes finden sich jedoch nicht. Peter Nibbe betrieb außerdem eine Badekarren-Vermietung, was erklärt, dass er anlässlich des Sterbeeintrags seiner zweiten Frau 1865 als *Bademeister* bezeichnet wurde. Seine Badekarren müssen bereits vor 1860 existiert haben, denn, wie aus seinem Testament hervorgeht, Nibbe hatte in diesem Jahr die Badekarren und Boote an seinen Sohn vermietet.

Der einzige Sohn, Johann Hinrich Nibbe (* Altona 4.10.1827, † Ottensen 26.4.1881), setzte als Schaluppenbaumeister auch die Boots- und Badekarrenvermietung am Mühlen-damm fort. Am 28. Februar 1855 wurde ihm eine Konzession zur Schaluppenbauerei in Neumühlen erteilt.⁵¹ Das vor 1860 gemietete väterliche Grundstück erhielt Johann Hinrich Nibbe für den veranschlagten Wert von 6133¹/₃ Taler Reichsmünze aus dem Erbe zugeschrieben. Er heiratete die Tochter eines Lotsen und hinterließ eine Tochter, die sich mit dem Prokuristen einer Altonaer Handelsfirma vermählte.

Im Jahre 1868 erbaute Johann Hinrich Nibbe nach Plänen des Kapitäns Carl Wolfgang Petersen ein Seenotrettungsboot im Auftrag der *Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger*. Regionale und überregionale Zeitungen und Zeitschriften berichteten, das Rettungsboot habe seine Probefahrt auf der Elbe erfolgreich absolviert.⁵²

Der bereits erwähnte Schaluppenbauer Hein Jacob Witt (~ Ottensen 4.11.1742, † Neumühlen 27.9.1819) war ein Sohn des Einwohners und Hauszimmermanns zu Övelgönne Hinrich Witt. Hein Jacob Witt wurde im Ottensener Kirchenbuch seit seiner Heirat 1769 als Schiffszimmermann und Einwohner zu Neumühlen bezeichnet. Im Altonaischen Adressbuch wurde er wie erörtert als Ältermann der Schaluppenbauer aufgeführt.⁵³ Witt war verheiratet mit der Tochter eines Neumühlener Fischers. Der einzige überlebende Sohn von acht Kindern ergriff den Beruf des Lotsen.

In Neumühlen und Övelgönne siedelten sich drei Söhne des Altonaer Schiffbau-meisters Helmer Lührs an. Begründer des Neumühlener Zweiges war Hinrich Diederich Lührs (~ Altona 25.7.1735, † Neumühlen 8.8.1800). Er übte seinen Beruf zunächst in Altona aus und erwarb das Altonaer Bürgerrecht am 10. April 1769 als Schiffszimmermann. Erst am 28. Mai 1788 konnte Lührs das Flurstück Nr. 133 in Neumühlen für 2700 M Ct kaufen.⁵⁴ Im Taufregister der Christianskirche wird Lührs bei den Taufen seiner jüngsten Kinder als Leimsieder und Schiffszimmermann zu Neumühlen bezeichnet. Nur ein Sohn wurde Schiffbauer; drei Söhne waren als Weinhändler in den Nachbarstädten Hamburg und Altona ansässig; die Tochter heiratete einen Hamburger Kaufmann.

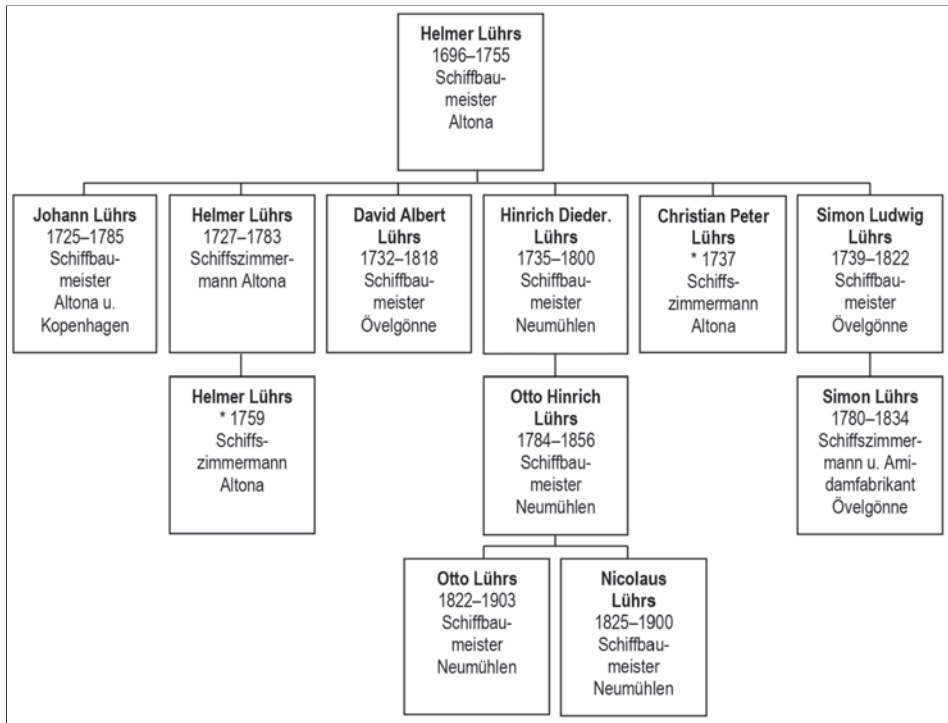


Abb. 3 Schiffbauerfamilie Lührs in Altona, Neumühlen und Övelgönne. (Zeichnung: Ulrike Lange-Basman)

Der älteste Sohn von Hinrich Diederich Lührs aus zweiter Ehe, Otto Hinrich Lührs (* Altona 2.1.1784, † Neumühlen 9.3.1856) übernahm die väterliche Bootsbauerei mit dem Grundstück, das 1809 auf seinen Namen überschrieben wurde. Bei seiner ersten Eheschließung 1815 wurde Otto Hinrich Lührs als *Chalopen-Baumeister zu Neumühlen* bezeichnet. Seine beiden Ehefrauen stammten aus der Neumühlener Lotsenfamilie Hauschildt. Der älteste Sohn siedelte sich als Weinhändler in Hamburg und Altona an; seine jüngere Schwester heiratete einen Hamburger Kaufmann.

Zwei Söhne, Otto Lührs (* Neumühlen 28.1.1822, † ebd. 11.1.1903) und Nicolaus Lührs (* Neumühlen 20.4.1825, † ebd. 5.8.1900), führten das Unternehmen weiter. Damit entsprachen sie den Absichten des Vaters, der die von ihm intendierte Familientradition in seinem Testament unmissverständlich darlegte: *Da der Grundbesitz des Testators seit undenklichen Jahren [seit 1788!] im Besitz der Familie desselben gewesen und vom Vater auf Sohn das Geschäft des Chaloupenbauers in Neumühlen betrieben worden, so ist es der angelegentliche Wunsch des Testators, daß seine Stelle auch fernerhin im Besitz seiner Familie [...] verbleibe. [...] Es ist natürlich der Wunsch des Testators, daß seine beiden Söhne Otto Lührs und Nicolaus Lührs nach seinem Tode das Geschäft der Chaloupenbauerei auf der väterlichen Besizung ge-*

*meinschaftlich fortsetzen mögen [...] und verfügt er daher, daß sein zu Neumühlen belegener Grundbesitz mit dem dazu gehörigen Wohnhause und den zur Chaloupenbauerei und Leimkocherei gehörenden Gebäuden und Geräthschaften [...] seinen genannten beiden Söhnen gemeinschaftlich für die Summe von Fünftausend Mark ehemals Schleswig-Holsteinisch Courant [...] zugeschrieben werde.*⁵⁵

Wohnen und Arbeiten waren untrennbar miteinander verbunden. Das bestätigt ein Blick in das Brandkataster: Im Jahre 1858 hatten die Lührs' auf ihrem Grundstück sechs Wohn- und Betriebsgebäude gegen Feuerschäden zu versichern: ein Wohnhaus, ein Nebenhaus, ein Leimsiedereigebäude, einen Arbeitsschauer und zwei Schaluppenbauereigebäude, die zusammen einen Versicherungswert von 3400 M ausmachten; die beiden Schaluppenbauereigebäude hatten daran nur einen Anteil von 320 M.⁵⁶ Diese Baulichkeiten, in der Verwendung zum Teil den geänderten Umständen angepasst, fand Timmermann auch einhundert Jahre später noch vor: zwei zweistöckige Wohnhäuser, einen Arbeitsschuppen mit Zimmereimaschinen, einen ehemaligen Bootsbauschuppen, inzwischen zur Lagerung von Sportbooten verwendet, einen weiteren Schuppen, der früher der Leimsiederei diente, im Jahre 1858 dem Bootsbau, und einen kleinen Schuppen zur Unterbringung feuergefährlicher Materialien.

Hafen- und Straßenausbau erschwerten den Bootsbauern die Arbeit, wie Timmermann an gleicher Stelle beschreibt: *Eine große Verkehrsstraße führt heute vor diesem Grundstück entlang, und die Boote müssen mit kleinen aber kräftigen Rollwagen vom Platz an den Kai gefahren werden, wo sie ein Kran ins Wasser setzt. Vor 60 Jahren ging der Platz in den Elbstrand über, so daß man die Neubauten direkt ins Wasser schieben konnte, und statt der heutigen Straße führte nur ein schmaler Weg zwischen den Wohnhäusern und Schuppen nach Oevelgönne.*

Bis ins 20. Jahrhundert hinein setzten drei Söhne von insgesamt elf überlebenden Kindern des Otto Lührs sr. an diesem Platz die Bootsbautradition fort, darunter Otto Hinrich Lührs jr. (* Neumühlen 29.8.1857, † ebd. 16.7.1917) und Johann Willy Lührs (* 9.8.1863). Von 1788 bis 1870 lebten und arbeiteten in Neumühlen drei Generationen Schiffbaumeister dieses Zweiges der Familie Lührs.

Schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war in Neumühlen der Schaluppenbauer Hans Michel Scharff (* Ottensen 23.6.1795, † Neumühlen 4.8.1869) ansässig, dessen Vater Eingessener in Ottensen gewesen war. Am 5. Februar 1825 kaufte Scharff ein Grundstück im Osten Neumühlens für 2800 Mark grob Courant. In der bereits erwähnten Aufzählung von Otto Hinrich Lührs kommt Scharff jedoch noch nicht vor, so dass anzunehmen ist, dass er seine selbständige Tätigkeit erst nach 1826 aufnahm. Nach dem Brandkataster war 1858 auf Scharffs Grundstück nur ein Gebäude, nämlich das Wohnhaus,



Abb. 4 Bootsbauerei Lührs in Neumühlen, um 1930. (Photo-Verlag Robert Heinrich, Altona)

zu 800 M versichert; Gebäude für die Schiffbauerei waren offenbar nicht vorhanden.⁵⁷

Zusammen mit den Altonaer Baasen und auch mit seinem ältesten Sohn Johann Hinrich unterzeichnete Hans Michel Scharff 1853 ein Schreiben wegen einer Lohnauseinandersetzung mit den Altonaer Gesellen.⁵⁸ Von Hans Michel Scharffs sechs Kindern können zwei Söhne als Schiffszimmerer nachgewiesen werden, einer von ihnen war jedoch als Lotse tätig. Eine Tochter heiratete den Fabrikarbeiter Franz Joseph Koch, der sich 1858 in der Hamburger Vorstadt St. Pauli als Maschinenfabrikant selbständig machte.

Johann Hinrich Scharff (* Neumühlen 21.4.1820, † ebd. 18.2.1867) starb noch vor seinem Vater. Sechs seiner nachgelassenen dreizehn Kinder konnten in Ottensener und Hamburger Standesamtsregistern nachgewiesen werden: drei Söhne wurden Seeleute; ein weiterer Sohn ließ sich als Krämer in Hamburg nieder. Eine unverheiratete Tochter arbeitete als Dienstmädchen in Hamburg; eine ihrer Schwestern heiratete den Neumühlener Schiffszimmermann Carl Emil Timmermann.

Der Schaluppenbaumeister und Krugwirt Carl Wilhelm Ludwig Fuhlendorff (* Hamburg 25.1.1821, † Ottensen 19.4.1876), Sohn eines vom Hamburger Berg stammenden Küpers und Krügers, war in Ottensen-Neumühlen am Heuberg ansässig. Im März 1856 beantragte er beim Altonaer Oberpräsidenten eine Konzession zum Schaluppenbau in Ottensen, die ihm am 30. Juli 1856 auch erteilt wurde. Der Magistrat befürwortete die Zulassung, da *es in der Stadt Altona an den erforderlichen Platze am Elbstrande zur Betreibung sol-*

*cher Chaloupenbauereien fehlt, es daher der Stadt nur erwünscht sein kann, wenn in den [der] Stadt benachbarten Landstrichen qualifizierten Personen, solche Concessionen bewilligt werden.*⁵⁹

Aus dem Brandkataster geht hervor, dass Fuhlendorffs Wohnhaus im Versicherungswert von 1600 M im *Dorf Neumühlen* und nicht im Kirchdorf Otten- sen stand. Die Schaluppenbauerei – die im Kataster nicht vorkommt – vermachte Carl Wilhelm Ludwig Fuhlendorff testamentarisch seinen beiden Neffen Carl Eduard Siegmund und Heinrich Friedrich Bernhard Fuhlendorff.

Schiffbauer in Övelgönne

Eine als *Französische Schiffbauerei* überlieferte Seeschiffs-Werft lag um 1720 am westlichen Ende Övelgönnes. Werftbetreiber waren der Hamburger Kaufmann und Reeder Jacques Boué und sein Bruder Pierre, die außerdem über Grundbesitz in Ottensen verfügten.⁶⁰ Die Boués stellten in den Jahren 1719 bis 1732 Schiffe für die französische Ostindienkompanie im bretonischen Lorient her, einen Teil davon in Övelgönne.⁶¹ Andere Aufträge wurden in Holland ausgeführt, so dass nicht bekannt ist, wieviele Schiffe tatsächlich in Övelgönne vom Stapel liefen. Um 1724 verlegten die Boués ihren Werftbetrieb nach Hamburg auf den für den Großschiffbau besser geeigneten Großen Grasbrook.

Als frühester im 18. Jahrhundert in Övelgönne tätiger Schaluppenbauer ist der von Helgoland stammende Andreas Matzen (~ Helgoland 1.11.1676, ♂ Ottensen 30.4.1758) namentlich nachweisbar.⁶² Matzen erwarb am 21. April 1716 gemeinsam mit dem Lotsen Johann Wulff ein Grundstück in Övelgönne direkt an der Grenze zu Neumühlen (westlich des heutigen Fähranlegers).⁶³ Noch in den 1970er-Jahren war hier ein 1736 erbautes Gebäude vorhanden. Matzen besaß eine Haushälfte auf diesem Grundstück, außerdem einen Anteil an einem Flurstück mit der Bezeichnung *Negen der Worth*.

Matzen brachte seine Frau und mindestens vier auf Helgoland geborene Kinder mit nach Övelgönne. Insgesamt – wie im Sterberegister 1758 mitgeteilt wird – hatte er neun Kinder, die sich in den Helgoländer und Ottensener Taufregistern auch vollständig nachweisen lassen. Die drei jüngsten Kinder, die 1716, 1718 und 1721 zur Welt kamen, wurden in der Ottensener Kirche getauft. Die Nähe von Matzens Haus zur Övelgönner-Neumühlener Grenze erklärt wohl, dass als sein Wohnort im Taufregister 1716 Neumühlen angegeben wird.

Unter Matzens Nachfahren gab es in mindestens drei Generationen Schiffszimmerer – Gesellen und Meister –, die in Övelgönne, Altona und Hamburg tätig waren. Der älteste Sohn, Paul Matzen (~ Helgoland 21.11.1700, † Hamburger Berg zwischen 1773 und 1782), gründete um 1735 eine Werft am

Hamburger Berg (Hamburg-St. Pauli).⁶⁴ Sein Sohn und Nachfolger Paul Matzen jr. (~ Hamburger Berg 5.7.1742, † ebd. 11.10.1810) führte die Werft am Hamburger Berg fort. Er ist als Erbauer der Kuff *AMALIA* mit Bauort Hamburg im Jahre 1800 (Kresse) anzusehen. Bei Stammer wird als Bauort dieses Schiffes Övelgönne genannt, doch dort gab es zu dieser Zeit keinen Schiffbaumeister Matzen mehr.⁶⁵

Der drittälteste Sohn von Andreas Matzen, der Schiffszimmermann Peter Matzen (~ Helgoland 10.6.1710, † Övelgönne 27.1.1779), übernahm den elterlichen Besitz in Övelgönne. Er vermählte sich mit einer Tochter des Lokstedter Hufners Hinrich Freitag. Nach dem Tod des Peter Matzen wurde, wie aus dem Schuld- und Pfandprotokoll hervorgeht, über seinen Nachlass der Konkurs eröffnet. Sein Bruder (oder der gleichnamige Sohn) Paul Matzen erwarb die elterliche Haushälfte, die am 14. Dezember 1787 für 620 Mark wieder verkauft wurde.

Andreas Matzens Sohn Erich war als Övelgönner Lotse im Jahre 1745 Mitunterzeichner der Stiftungsurkunde der *Lootsen-Brüderschaft*⁶⁶, die Söhne Matz und Andreas jr. wurden Schiffszimmerleute. Ihre Schwester Anna verheiratete sich mit dem Neumühlener Fischer Peter von Lohe.

David Albert Lührs (~ Altona 5.1.1732, † Övelgönne 23.2.1818), ein Sohn des Altonaer Schiffbaumeisters Helmer Lührs und Bruder des Neumühlener Schaluppenbauers Hinrich Diederich Lührs, wurde am 17. Juni 1765 als Schiffszimmermann Altonaer Bürger. Er erwarb 1768 ein Grundstück in Övelgönne, im Jahre 1784 auch das benachbarte Flurstück, wo er Leimsiederei und Bootsbauei betrieb.⁶⁷ Aus der Ehe mit der Tochter eines Altonaer Amts-Schlachtermeisters stammten sieben Kinder, von denen fünf Töchter überlebten. Zwei von ihnen heirateten Schaluppenbauer, nämlich Johann Nicolaus Bätger aus Övelgönne und Johann Jacob von Somm aus Hamburg. Weitere Schwiegersöhne waren ein Altonaer Ewerführerbaas und der Hamburger Schiffer Johann Peter Hinrich Wedemann. Da es keinen Sohn gab, der das Geschäft des Vaters fortführen konnte, wurde der Övelgönner Grundbesitz mit Bootsbauei von dem Schwiegersohn Johann Jacob von Somm übernommen.

Ein weiterer Bruder von David Albert, der Schiffbauer Simon Ludwig Lührs (* Altona 24.11.1739, † Övelgönne 28.12.1822) kaufte von seinem Schwiegervater, dem Amts-Bäckermeister Matthias Adriansen, am 12. Juni 1782 ein Grundstück in Övelgönne mit einem Wohnhaus und einer *Leimsieder Hütte* sowie einem *Zimmer Schauer*. Lührs übte die Gewerbe des Leimsieders, Branntweinbrenners und Schaluppenbaumeisters aus. Im Jahre 1810 erwarb Simon Ludwig Lührs ein weiteres Grundstück mit zwei Wohnhäusern in Neumühlen.⁶⁸ Lührs vermählte sich nach dem frühen Tod seiner Frau in zweiter Ehe mit ihrer jüngeren Schwester. Aus beiden Ehen stammten acht Kinder. Sophia Lührs, die älteste Tochter, heiratete den Müller in Othmarschen Hinrich Otto Martens, ihre Schwester Maria den Schiffer Peter Schacht. Der Sohn

Simon Lührs (* Övelgönne 5.7.1780, † ebd. 13.1.1834) wurde Schiffszimmermann. Nach dem Tod des Vaters stellte er, wohl in geschäftlicher Verbindung mit seinem Schwager, als Amidamfabrikant Stärkeprodukte her. Einen Hinweis darauf, dass Simon Lührs die Fortführung der Schaluppenbauerei zumindest plante, gibt ein Antrag auf eine Konzession aus dem Jahre 1822.⁶⁹ Im Jahre 1826 bestand diese jedoch nicht, wie sich aus der Darstellung des Otto Hinrich Lührs ergibt.

Seit 1765 waren die Leim- und Seifensieder Bätger (auch Baetger, Bötger, Bötjer) auf dem Grundstück Övelgönne Nr. 26 ansässig.⁷⁰ Der Bootsbauer und Leimsieder Johann Nicolaus Bätger (* Övelgönne 27.12.1764, † ebd. 18.3.1821) heiratete die Tochter seines Nachbarn David Albert Lührs und erhielt das elterliche Grundstück mit einem Wohnhaus, einem *Seiffen-Sieder-Schauer* und einem Stall im Jahre 1795 zugeschrieben. Bätger hatte zwei Kinder: eine Tochter, die den Nachbarn Johann Jacob von Somm jr. heiratete, und den Sohn und Bootsbauer Johann Nicolaus Bätger jr. (* Övelgönne 17.1.1810, † ebd. 19.8.1894).

Johann Jacob von Somm sr. (~ Hamburger Berg 20.2.1780, † Övelgönne 16.11.1860) war aus Hamburg zugewandert. Sein Vater Jacob Michael von Somm war zunächst am Hamburger Berg (Hamburg-St. Pauli) Schiffbaumeister gewesen, jedoch später ebenso wie seine übrigen Söhne und deren Nachkommen auf dem Großen Grasbrook in Hamburg tätig.⁷¹ Johann Jacob von Somm heiratete, wie erwähnt, eine Tochter des David Albert Lührs und übernahm dessen Grundstück und Schaluppenbauerei am 28. März 1802.⁷²

Der Werfteigentümer hat, wie man annehmen kann, im Jahre 1820 ein Gemälde der von Somm'schen Schiffswerft in Övelgönne bei einem unbekannten Künstler in Auftrag gegeben. Es stellt das Wichtigste in den Mittelpunkt: die Fertigung eines Bootes auf dem eigenen Grundstück von der Holzbearbeitung zwischen Garten und Strand bis zu zwei am Strand aufgelegten Schaluppen.⁷³ Umrahmt wird die Bootsbauerei am rechten Bildrand vom erhöht gelegenen Wohnhaus, neben dem ein Fahnenmast mit der dänischen Flagge nicht fehlen darf, und dem Besitzerehepaar, das sich auf der linken Bildseite präsentiert. Unter einem Baum verweilen drei städtisch gekleidete Besucher. Eine Sitzbank signalisiert Gastlichkeit und kann als Hinweis auf die Krugwirtschaft verstanden werden. Von Somm betrieb den Övelgönner Lotsenkrug und war Övelgönner Vogt (Gemeindevorsteher).

Um seine Produkte bei weiteren möglichen Auftraggebern bekannt zu machen, nahm von Somm an der Deutschen Gewerbeausstellung in Berlin im Sommer 1844 teil. Johann Jacob von Somm (ob Vater oder Sohn, ist nicht bekannt) stellte ein Ruderboot aus, das im Katalog beschrieben wird: *Das unter Nr. 2822 vom Schiffsbauer Jacob von Somm zu Neumühlen bei Hamburg zur Gewerbe-Ausstellung gelieferte kleine Ruderboot mit Steuer, zwei Rudern und einem Staken verdient alle Anerkennung hinsichtlich des Fleißes und der*



Abb. 5 Sonntägliche Ausflügler beim Ponton der Bootsvermietung Johs. Kröger u. Georg Hübener (früher Bätger und von Somm) in Övelgönne. Die Ansichtskarte wurde 1917 als Feldpostkarte verschickt. (Verlag Wilh. Flohe, Hamburg)

*Sauberkeit, mit der es in allen seinen Theilen ausgeführt war. Dasselbe war von Eichenholz klinkerartig gebaut und zeichnete sich durch eine gute, besonders dauerhafte Konstruktion vortheilhaft aus.*⁷⁴

Aus von Somms Ehe stammten sieben Kinder. Eine Tochter heiratete einen Lotsen. Der älteste Sohn, Johann Jacob von Somm jr. (* Övelgönne 7.1.1807, † ebd. 28.11.1888) erbt das Grundstück, das ihm am 16. Januar 1861 zugeschrieben wurde, und führt die Bootsbauerei sowie die Gastwirtschaft und Vogtei des Vaters weiter. Seine spät geschlossene Ehe mit der Tochter des Nachbarn Bätger blieb kinderlos.

Von Somms Schwager Johann Nicolaus Bätger jr. führte bis um 1894 den Betrieb der Bootsbauerei fort. In seinem Testament setzte Bätger, der unverheiratet geblieben war, seinen *Geschäftsführer*, den Bootsbauer Johannes Wilhelm Hinrich Kröger (* Altona 5.2.1844, † Övelgönne 8.10.1911), als Erben ein. Bätgers Nachlass hatte einen Wert von 30 000 M. Kröger und seine Nachkommen waren bis ins 20. Jahrhundert hinein Inhaber einer Bootsbauerei und Bootsvermietung.⁷⁵

Christian Hinrich Hoppe, auch Hoeppe, Höpcke (~ Ottensen 19.11.1754, † Övelgönne 13.4.1821), wurde in Neumühlen als Sohn des Seefahrenden und Schiffszimmermanns Christian Berend Hoppe geboren, der sich mit der Witwe des Altonaer Schaluppenbauers Jürgen Sottmann vermählt hatte. Auch Christian Hinrich Hoppe war zunächst in Altona tätig. An den Berufsbezeich-

nungen lässt sich sein Werdegang verfolgen: Von 1782–1792 war Hoppe Schiffszimmermann in Altona an der Elbe (also am westlichen Abschnitt der Großen Elbstraße); 1795 wird er als Schaluppenbaumeister in Altona an der Elbe bezeichnet.⁷⁶ Im Adressbuch ist er ab 1797 als *Bootmeister* an der Großen Elbstraße 163 aufgeführt, wohnte und arbeitete also in der den Schiffbaumeistern Wortmann benachbarten Schaluppenbauerei direkt an der Grenze zu Neumühlen.⁷⁷ Eine Zusammenarbeit zwischen dem Schiffbaumeister und dem Schaluppenbauer ist naheliegend. Dazu passt, dass 1782 bei Hoppes Hochzeit in der St. Paulikirche einer der Trauführer der Altonaer Schiffbaumeister Johann Christian Wortmann war und unter den Taufpaten von Hoppes Kindern sich die Meister Johann Hinrich Christian Wortmann und Heinrich Wilhelm Lehmkuhl sowie weitere Mitglieder der Familie Wortmann fanden.

Um 1800 verzog Christian Hinrich Hoppe nach Övelgönne und wurde im Taufregister entsprechend als Grundbesitzer und Schaluppen-Baumeister in Övelgönne bezeichnet. Aus seiner Ehe mit einer Hamburgerin überlebten acht Kinder; die Söhne wurden Schiffszimmerer und Lotsen. Christian Hinrich Hoppe ist nicht nur als Övelgönner, sondern auch als Altonaer Bootsbaumeister zu verzeichnen.

Der größte Övelgönner Werftbetrieb im 19. Jahrhundert wurde von dem Schiffbaumeister Johann Peter Nicolaus Dircks (* Altona 16.8.1789, † Övelgönne 4.4.1852) begründet. Dircks war als Sohn des Altonaer Schiffszimmermanns Claus Dircks geboren; einer seiner Taufpaten war der Schiffbaumeister Johann Beenck. Im Jahre 1813 wurde Johann Peter Nicolaus Dircks Altonaer Bürger als Schiffszimmermann und schloss die Ehe mit Catharina Petersen, Tochter des evangelisch-reformierten Altonaer Kapitäns und Ewerführers Taake Petersen. Das Ehepaar Dircks hatte neun Kinder, von denen acht in Altona geboren wurden. Noch im Juni 1827 wurde der Vater im Taufregister als Schiffszimmermann in Altona bezeichnet, bei der Taufe der jüngsten, im Januar 1830 in Övelgönne geborenen Tochter dann als Schiffbaumeister in Övelgönne. Die Einträge in den Taufregistern sprechen dafür, dass der Umzug nach Övelgönne in dem Zeitraum von Juni 1827 bis Ende des Jahres 1829 stattgefunden hat.

Im Oktober 1827 stellte Dircks den Antrag auf Erteilung einer Konzession zur *Anlegung einer Schiffbauerey in Oevelgönne*. Der Altonaer Magistrat vermerkte in seiner Stellungnahme, der Antragsteller habe *seinen anzulegenden Schiffs Zimmerwerft* so einzurichten, dass die Schifffahrt nicht behindert werde. Daraus lässt sich schließen, dass die Werft vor diesem Zeitpunkt ihre Arbeit noch nicht aufgenommen hatte.⁷⁸ Das Grundstück in Övelgönne, bebaut mit einem Wohnhaus und einem Schauer (das frühere Grundstück der *Französischen Schiffsbauerei*), erwarb Dircks erst am 26. Februar 1829 für 3000 M von dem Vorbesitzer Carsten Meyer.⁷⁹

Der Werftbetrieb in Övelgönne begann also frühestens im Herbst 1827, möglicherweise erst Anfang 1829. Für den späteren Zeitpunkt spricht, dass der



Abb. 6 Der Övelgönner Strand mit den Pontons der Bootsvermietungen, um 1920. (Verlag K.W.)

früheste Dircks zugeschriebene Neubau – ein Ewer – aus dem Jahre 1829 stammt. Im Gegensatz dazu scheint zu stehen, dass in der Literatur das Jahr 1824 als Gründungsjahr genannt wird. Möglicherweise haben seit dieser Zeit schon erste Arbeiten auf einem gemieteten Gelände stattgefunden.⁸⁰

Vier Söhne von Dircks wurden Schiffbaumeister. Nur für zwei Nachfolger war Platz in Övelgönne, zwei Brüder suchten sich Schiffbauplätze an anderen Standorten. Während der jüngste Sohn, Franz Adolph Nicolaus Dircks (* Altona 27.4.1823, † Övelgönne 11.8.1878), als Schaluppenbauer in Övelgönne blieb und sein Bruder Jacob Johannes Dircks Schiffbaumeister in Altona wurde, übernahm der zweitälteste Sohn Take Ulrich Dircks (* Altona 25.2.1815, † Övelgönne 5.12.1900) eine Schiffswerft elbabwärts in Wittenbergen. Die drei Schwiegersöhne von Johann Peter Nicolaus Dircks waren Schiffer: Die Tochter Johanna Regina heiratete den dänischen Schiffer Balzer Jespersen aus Skanderborg, ihre Schwester Gesine Friederike den Hamburger Schiffer Didrich Schacht und die jüngste Tochter Anna Catharina den Hamburger Kapitän Johann Friedrich Feldmann.⁸¹

Der älteste Sohn, Johann Peter Dircks (* Altona 26.8.1813, † nach August 1878), übernahm den Schiffbaubetrieb des Vaters. Das väterliche Grundstück wurde am 28. März 1854 auf ihn überschrieben mit Ausnahme eines Teiles, den sein Bruder, der Schaluppenbauer Franz Adolph Nicolaus Dircks, erhielt. Zwei von Johann Peter Dircks gezeichnete Schiffsporträts sind überliefert.⁸² Johann Peter Dircks heiratete die Tochter eines Lotsen; aus dieser Ehe stammten fünf Kinder.

Rätsel gibt der Verbleib der Familie auf. Johann Peter Dircks ist das letzte Mal in einer amtlichen Quelle nachweisbar, als er im August 1878 den Tod seines Bruders Franz beim Standesamt anzeigte.⁸³ Bis 1887 war J.P. Dircks zwar noch im Altonaer Adressbuch (unter den *Övelgönner Adressen*) verzeichnet, jedoch konnten weder er noch seine Frau und Kinder nach 1878 in Kirchenbüchern und Standesamtsregistern gefunden werden.

In den Jahren 1854–1861 baute Dircks sieben Schiffe für die Hamburger Reederei Wachsmuth & Krogmann, außerdem einen Schoner für einen Blankeneser Eigner. Am 19. September 1862 verkaufte Dircks das Övelgönner Grundstück für 16 000 M zu gleichen Teilen an die Hamburger Kaufleute Theodor August Behn und Herrmann August Krogmann. Nach 1865 ließen Wachsmuth & Krogmann jedoch nur noch eiserne Schiffe bauen, viele davon auf der Hamburger Reiherstiegwerft. Darüber hinaus verfügte die Reederei seit 1865 über ein gepachtetes Werftgrundstück auf der hamburgischen Elbinsel Steinwerder. Daher veräußerte Herrmann August Krogmann am 31. Oktober 1867 seinen Anteil an der Övelgönner Holzschiffwerft für 15 000 M an seinen Partner Theodor August Behn.⁸⁴

August Behn ließ auf der Övelgönner Werft von 1863–1874 sechs Barken für seine eigene Reederei erbauen. Weitere Schiffe entstanden für andere Hamburger Reeder. Bis 1876 wird Johann Peter Dircks in den Registern des Bureau Veritas als Schiffbaumeister für Behn genannt.

Die Geschichte dieses Schiffbauplatzes setzte sich bis 1884 weiter fort, wie als Ergänzung angemerkt werden soll. Der Nachfolger war Reinhold Holtz (* Groß Zastrow, Pommern, 6.10.1846, † Harburg 7.8.1913), der nach einer Zeit als Offizier bei der Preußischen Marine an der Gewerbeakademie Berlin-Charlottenburg Schiffbau studiert hatte.⁸⁵ Am 28. Februar 1877 kaufte Holtz die Övelgönner Werft für 51 500 M. Im Adressbuch wurde Holtz unter den Schaluppenbauern aufgelistet.⁸⁶ Wenige Jahre später verlegte Holtz den Betrieb nach Harburg, wo er ein großes Gelände auf der Schlossinsel nutzen konnte. Das Övelgönner Werftgelände wurde mit Wohnhäusern bebaut.⁸⁷

Zu ergänzen ist außerdem, dass mindestens zwei Altonaer Schiffbauer Grundbesitz in Övelgönne erwarben. Der Altonaer Schiffbaumeister Hans Tiedemann hatte 1769 zwei Grundstücke in der Nähe der späteren Dircks-Werft gekauft, dann aber im Zuge seines Konkurses veräußern müssen.⁸⁸ Es ist nicht bekannt, ob Tiedemann hier selbst Schiffbau betrieben oder das Grundstück zu diesem Zweck vermietet hat. Der Altonaer Schiffbaumeister Ernst Dreyer kaufte seit 1856 mehrere benachbarte Grundstücke in Övelgönne zum Bau seines Landhauses *Dreyers Lust*.⁸⁹

Ergebnisse

Im Zeitraum von 1700–1870 waren in Ottensen, Neumühlen und Övelgönne 26 Schiff- bzw. Schaluppenbaumeister tätig, davon vierzehn in Neumühlen/Ottensen und zwölf in Övelgönne. Von ihnen waren elf (42,3 %) in diesen drei Ortschaften auch zur Welt gekommen. Der enge wirtschaftliche Zusammenhang mit Altona lässt sich daran ablesen, dass zehn Meister (38,5 %) in der Nachbarstadt geboren waren. Mindestens sieben, wahrscheinlich mehr Schiffbauer übten ihren Beruf sowohl in Altona wie in Neumühlen bzw. Övelgönne aus. Von Helgoland stammten zwei Meister – Vater und Sohn; ein Meister war in Estebrügge geboren. Die Zuwanderung aus Hamburg war sehr gering: Nur zwei Meister stammten aus der benachbarten Metropole. Wie in den bisher untersuchten Schiffbaustandorten Hamburger Berg (Hamburg-St. Pauli) und Altona war der größte Teil der Schiffbaumeister in dem betreffenden Gebiet oder in dessen Umgebung geboren.

Im Hinblick auf die Berufe der Väter weisen die Ergebnisse ebenfalls in die gleiche Richtung wie in den beiden anderen untersuchten Gebieten. Für die 26 Meister aus Neumühlen/Ottensen und Övelgönne konnten die Berufe der Väter fast vollständig – mit nur einer Ausnahme – ermittelt werden. Wie sich zeigte, waren 17 (= 65,4 %) Väter der Meister selbst Schiffbauer, davon 14 Meister und drei Gesellen. Zwei Väter übten andere Handwerksberufe aus (Hauszimmermann, Küper), zwei werden als Eingesessene (Grundbesitzer) bezeichnet, je einer als Einwohner, Fischer, Hausmann (Hufner), Leimsieder und Milchhändler.

Die Schiffbaumeister hatten insgesamt 82 Söhne, von denen 23 bis zum Alter von zehn Jahren starben, zwei weitere im Jugendalter. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Geburten nur bis zum Jahre 1865 ermittelt wurden, da für späteren Zeiträume nicht zu allen Taufregistern Namensverzeichnisse zur Verfügung standen. Von den 57 Söhnen, die das Erwachsenenalter erreichten, konnten in dreizehn Fällen die Berufe nicht gefunden werden. Bei drei Söhnen, die als Erwachsene starben, war im Sterberegister kein Beruf genannt. Für 41 Söhne konnte eine Berufsbezeichnung ermittelt werden: Es überwogen mit weitem Abstand die Schiffbauer (25), davon fünfzehn Meister und zehn Gesellen; dann folgten zehn Lotsen bzw. Seeleute und sechs Händler bzw. Kaufleute.

Dreizehn Meister hatten einen oder mehrere Söhne, die als mögliche Erben im Beruf des Vaters ausgebildet wurden. Als Träger der Familien- und Berufstradition war es ihre Aufgabe, die wirtschaftliche Grundlage der Familie zu erhalten. Der vorgezeichnete Berufsweg für den Sohn eines Schiffbaumeisters – Übernahme des väterlichen Betriebes und Erhalt des Standortes – konnte jedoch nur von einem oder zwei männlichen Nachkommen verwirklicht werden. Beispiele wie Matzen und Dircks zeigen, wie Brüder, die nicht an ihrem Geburtsort unterkommen konnten oder wollten, in angrenzende Schiffbauregionen auswichen. Einige Söhne erlernten den Beruf des Schiffszimmerers,

sahen dann aber offenbar die Notwendigkeit oder die Chance, andere Berufe auszuüben, beispielsweise als Fischer, Lotse oder Fabrikant. Es muss offen bleiben, ob das auf mangelnde Arbeitsmöglichkeiten oder Eignung (Krankheit) oder eine sich bietende Gelegenheit (Erbe, Heirat) zurückzuführen ist.

Einige Söhne von Schiffbaumeistern fanden eine Existenz in Hamburg, andere arbeiteten außerhalb der Region. Von ihnen erfährt man aus den Quellen nur dann, wenn beim Tod eines Elternteils die Aufenthaltsorte der nachgelassenen Kinder genannt werden. Das gilt ebenso für Töchter, die in Hamburg arbeiteten oder nach auswärts heirateten. Berufe von Frauen wurden in den untersuchten Kirchenbüchern nur selten angegeben. In den Registern der Standesämter finden sich dagegen regelmäßig entsprechende Angaben. Für den hier behandelten Personenkreis konnte nur in einem Fall ermittelt werden, dass die unverheiratete Tochter eines verstorbenen Schiffbaumeisters als Dienstmädchen in Hamburg arbeitete.

Die Berufe der Schwiegerväter weisen ein weites Spektrum auf. Unter den insgesamt 30 Schwiegervätern der Schiffbaumeister konnten in sieben Fällen die Berufe nicht ermittelt werden. Nur bei fünf Eheschließungen heirateten Schiffbaumeister auch Töchter von Schiffbaumeistern: Das betraf die benachbarten Familien von D.A. Lührs, J.N. Bätger und J.J. von Somm sowie Peter Nibbe, der das Geschäft seines Schwiegervaters Stoof weiterführte.

Unter den Schwiegervätern waren außerdem fünf andere Handwerker (Tischler, Schlachter, Schuster, Bäcker), zehn Kapitäne/Lotsen/Fischer und je ein Arbeiter, Einwohner, Hufner und Milchhändler. Dass die Ehefrauen der Meister nur selten von Schiffbaumeistern abstammten, wird eine Ursache darin haben, dass andere Schiffbauer zwar Berufskollegen, aber eben auch Konkurrenten waren, vor denen man Geschäftsinterna und Berufsgeheimnisse zu hüten hatte.

Das mag auch erklären, dass Schiffbaumeister seltener als erwartet als Gevattern (Taufpaten) bei Kindern anderer Meister in Erscheinung treten, wie beispielsweise bei den Altonaer Schiffbaumeistern Hoppe und Wortmann, bei denen eine enge Nachbarschaft und eine Kooperation Schiffbaumeister – Schaluppenbaumeister vorlag.

Die Meister hatten insgesamt 82 Töchter, von denen 19 bis zum zehnten Lebensjahr starben, zwei weitere bis zum 20. Lebensjahr. Das Sterbealter von sechs Töchtern konnte nicht ermittelt werden. Von 55 Töchtern, die erwachsen wurden, blieben nur wenige, nämlich vier, nachweislich unverheiratet, mindestens eine Tochter heiratete zweimal. Bei 16 Töchtern konnte nicht festgestellt werden, ob sie verheiratet waren, was darauf zurückzuführen ist, dass in den betreffenden Kirchspielen nicht für alle Zeiträume Bräute-Verzeichnisse zur Verfügung standen.

Von den 36 Schwiegersöhnen der Schiffbaumeister waren sechs Schiffbauer (vier Meister und zwei Gesellen). In zwei Fällen war mit der Eheschließung die

Weiterführung des schwiegerväterlichen Betriebes verbunden, da es keinen Sohn gab, der den Betrieb übernehmen konnte oder wollte. Unter den übrigen Schwiegersöhnen waren 14 Seefahrer (als Schiffer, Lotsen, Ewerführer, Fischer), fünf waren kaufmännisch tätig (als Kaufmann, Makler, Prokurist), sechs waren Handwerker (Friseur, Glasermeister, Küpergeselle, Schuster, Tischlermeister), drei Gewerbetreibende (Müller, Segeltuchfabrikant, Maschinenfabrikant), einer Arbeiter und einer Marktvogt des Altonaer Fischmarkts.

Die Schiffbaumeister sicherten ihre ökonomische Existenz durch Nebenerwerbe ab. In mindestens zehn Fällen übten Schiffbauer neben dem Bootsbau weitere Gewerbe aus wie beispielsweise Leimsiederei, Brennerei oder Boots- und Badekarrenvermietung.

In Neumühlen und Övelgönne hatten acht Familienunternehmen über zwei oder mehr Generationen Bestand, eines über drei Generationen (Lührs). Grundbesitz unterstützte die Kontinuität. Fast alle (23) Meister in Ottensen, Neumühlen und Övelgönne besaßen eines oder mehrere Grundstücke. Es bleibt offen, ob diese Grundstücke immer sowohl zum Wohnen wie auch als Betriebsstätte genutzt wurden wie im Falle der Bootsbauer Lührs. Es kam wohl nicht selten vor, dass Bauplätze bzw. Gewerbegebäude auch innerhalb der Familie ge- und vermietet wurden.

Die Schiffbauer der drei Dörfer Neumühlen, Ottensen und Övelgönne hingen nicht nur, was Ausbildung und Organisation betraf, eng mit denen aus der Nachbarstadt Altona zusammen. Zehn in Altona geborene Schiff- und Schaluppenbaumeister fanden ihren Schiffbauplatz in den benachbarten Dörfern, da es in Altona an geeigneten und bezahlbaren Standorten mangelte.

Die Käufer von Booten und Schaluppen waren Hamburger Reeder und wohl zu einem großen Teil Schiffer, die den Hamburger und Altonaer Hafen anliefen. Als Kunden des Seeschiffbaus – 33 Neubauten konnten nachgewiesen werden – überwogen Auftraggeber aus Blankenese, das in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine bedeutende Frachtsegler-Flotte hatte, und aus Hamburg, das den Schiffbaumarkt in der Region dominierte.

Neumühlen und Övelgönne behaupteten trotz der nahen Konkurrenz eine eigenständige Schiff- und Bootsbautradition, die wesentlich von den Familien getragen wurde. Vergleichsweise erschwingliche Grundstücke und ein enger familiärer Zusammenhalt erlaubten es einigen Schiffbauerfamilien, alte und neue Geschäftsfelder zu nutzen und den traditionellen Bootsbau bis ins 20. Jahrhundert dem sich verändernden Schiffbaumarkt anzupassen.

Anhang 1: Übersicht der Schiffbaumeister von Neumühlen, Ottensen und Övelgönne

Nr.	Name	Geburtsort	Sterbeort	Beruf/Stand Vater	Beruf/Stand Schwiegervater	Berufe Söhne	Berufe Schwiegersöhne
1	Johann Nicolaus Bätger sr.	Övelgönne	Övelgönne	Leinsieder	Schiffbaumeister	1 Schiffbaumeister	1 Schiffbaumeister
2	Johann Nicolaus Bätger jr.	Övelgönne	Övelgönne	Schiffbaumeister	–	–	–
3	Franz Adolph Nicolaus Dircks	Altona	Övelgönne	Schiffbaumeister	–	–	–
4	Johann Peter Nicolaus Dircks	Altona	Övelgönne	Schiffzimmermann	1 Schiffer und Ewerführer	4 Schiffbaumeister	3 Schiffer
5	Johann Peter Dircks	Altona	nicht ermittelt	Schiffbaumeister	1 Lotse		
6	Peter von Döhren	Ottensen	Ottensen	Einwohner	1 Einwohner 2 nicht ermittelt	–	1 Arbeitsmann 1 Küpergeselle 1 Marktvogt 1 Schiffzimmermann
7	Carl Wilhelm Ludwig Fuhlendorff	Hamburg	Neumühlen	Küper und Krugwirt	–	–	–
8	Jacob Hinrich Heins	Altona	Neumühlen	Milchhändler	1 Tischlermeister	2 Lotsen 1 Schiffzimmermann u. Fischer	2 Lotsen 1 Tischlermeister
9	Christian Hinrich Hoppe	Neumühlen	Övelgönne	Schiffzimmermann	1 nicht ermittelt	1 Lotse 2 Schiffzimmerer 3 nicht ermittelt	
10	Hans von Lohe	Altona	Altona	Fischer	1 Lotse 1 nicht ermittelt	–	
11	David Albert Lührs	Altona	Övelgönne	Schiffbaumeister	1 Amts-Schlachtermeister	–	1 Ewerführerbaas 1 Lotse 1 Schiffer 2 Schiffbaumeister
12	Hinrich Diederich Lührs	Altona	Neumühlen	Schiffbaumeister	1 Schuster 1 nicht ermittelt	1 Schiffbaumeister 2 Weinhändler 1 Weinmakler 1 ohne Beruf	1 Kaufmann

Nr.	Name	Geburtsort	Sterbeort	Beruf/Stand Vater	Beruf/Stand Schwiegervater	Berufe Söhne	Berufe Schwiegersöhne
13	Simon Ludewig Lührs	Altona	Neumühlen	Schiffbaumeister	1 Amts-Bäckermeister	1 Schiffszimmermann u. Amidamfabrikant 1 ohne Beruf 2 nicht ermittelt	1 Müller 1 Schiffer
14	Otto Hinrich Lührs	Altona	Neumühlen	Schiffbaumeister	2 Lotsen	1 Weinändler 2 Schiffbaumeister	1 Kaufmann
15	Otto Lührs	Neumühlen	Neumühlen	Schiffbaumeister	1 Lotse 1 Tischler	1 Lotse 2 Schiffbaumeister 1 nicht ermittelt	1 Auktionator 1 Hausmakler 1 Schiffskapitän 1 Tischlermeister
16	Nicolaus Lührs	Neumühlen	Övelgönne	Schiffbaumeister	1 Lotse	1 nicht ermittelt	1 Lotse
17	Andreas Matzen	Helgoland	Övelgönne	nicht ermittelt	1 nicht ermittelt	2 Schiffbaumeister 2 Schiffszimmerer 1 Lotse 1 nicht ermittelt	1 Fischer
18	Peter Matzen	Helgoland	Övelgönne	Schiffbaumeister	1 Hufner	2 Schiffszimmerer 2 nicht ermittelt	1 Schuster
20	Johann Hinrich Nibbe	Altona	Neumühlen	Schiffbaumeister und Holzändler	1 Lotse	–	1 Prokurist
19	Peter Nibbe	Estebügge	Neumühlen	Hausmann	1 Schiffbaumeister	1 Schiffbaumeister	1 Segeltuchfabrikant
21	Hans Michel Scharff	Ottensen	Neumühlen	Eingesessener	1 Lotse 1 nicht ermittelt	1 Lotse 1 Schiffbaumeister 1 Schiffszimmermann 1 ohne Beruf 1 nicht ermittelt	1 Fabrikarbeiter u. Maschinenfabrikant 1 Friseur 1 Glasermeister
22	Johann Hinrich Scharff	Neumühlen	Neumühlen	Schiffbaumeister	1 Arbeiter	3 Seeleute 1 Krämer 1 nicht ermittelt	1 Schiffszimmermann
23	Johann Jacob von Sömm sr.	Hamburger Berg	Övelgönne	Schiffbaumeister	1 Schiffbaumeister	1 Schiffszimmermann 1 Schiffbaumeister	1 Lotse
24	Johann Jacob von Sömm jr.	Övelgönne	Övelgönne	Schiffbaumeister	1 Schiffbaumeister	–	–
25	Johann Stoof	Neumühlen	Neumühlen	Schiffszimmermann	1 Milchändler	1 Gewürzhändler	1 Lotse 1 Schiffbaumeister
26	Hein Jacob Witt	Övelgönne	Neumühlen	Hauszimmermann	1 Fischer	1 Lotse	

Anhang 2: Liste der Handelsschiffs-Neubauten mit der Bauort-Angabe Neumühlen bzw. Övelgönne 1829–1876

- (1) MARGARETHA MAGDALENA: Baujahr 1829; Galeass (BV 1833), Galeass-Ewer (BV 1846), Ewer (Meyer); 44 RT (BV 1833), 47 RT (BV 1847, Meyer); Bauort: Neumühlen (BV 1847), Övelgönne (BV 1848), Blankenese (Meyer); Nummernflagge Z 13; Schiffswert 1835: 8500 Mark Courant; Eigner: P. Schade, ab 1838 Wwe. (BV), Blankenese, Kpt.: von Ehren 1830, P. Schade 1832–1834, H. Kröger 1834, H. Bremer 1835–1836, J. Schade 1837, P. Schade 1846, H. Heins 1848; 1849 auf Ameland gestrandet.⁹⁰
- (2) ANNA MARGARETHA: Baujahr 1829; Sloop (BV 1843), Sloop-Ewer (BV 1845); 45 RT (BV 1843); Bauort: Neumühlen (BV); Reeder: 1843–1851 P.M. Gram, Ballum, Kpt. N. Ankersen.⁹¹
- (3) JULIUS: Baujahr 1833; Galeass-Ewer (BV), Galeasse (Meyer), Schoner (BV 1840); 80 RT (BV 1834, Meyer), 87 RT (BV 1840); Bauort: Övelgönne (Meyer), Neumühlen (Stammer); Eigner: Peter Lange, Blankenese; 1840 Eigent. Albert und Jochim von Ehren (Kpt.), Teufelsbrück; Nummernflagge Z 47; 1843 verloren.⁹²
- (4) ELISE: Baujahr 1834; Schoner; 93 RT (BV 1834, Meyer), 46½ CL (VSH, Meyer), 40 CL (Kresse); Abmessungen: 71 x 19,3 x 10,4 h (Kresse)⁹³; Bauort u. Bauwerft: Mühlenberg (BV 1847), Neumühlen (BV 1851), Övelgönne, Dircks (Meyer, Kresse); Reeder: Claus Möller & Hans Stehr (Kpt.), Blankenese; Nummernflagge Z 145; verkauft an Hans Stehr 15.7.1850; hamb. Schiffspass 2.8.1850–1852; 1864 Eigent. H. Stehr (Kpt.) u. Mitreeder, Blankenese; 1870 Reeder H. Stehr & Möller, Blankenese, Kpt. Hans Wagner (BV: C. Wagner); 1870 gekapert.⁹⁴
- (5) VENUS: Baujahr 1837; Schoner; 111 RT (BV 1842), 87 RT (BV 1847, Meyer), 38 CL (VSH, Meyer); Bauort u. Bauwerft: Neumühlen (BV), Övelgönne, Peter Dircks (Meyer); Eigner: Johann Junge, Blankenese; Nummernflagge Z 23; Eigner ab 1847 P. Breckwolddt, ab 1853 P. Breckwolddt & Co., Blankenese; 1855 Kpt. H. Schult, 1859 Kpt. J. Spiesen (BV); weit. Reeder Hein von Appen u. Viet Breckwolddt, Blankenese, Kpt. H. Bruhn, 1864 Kpt. Engel (BV); 1864 P. Breckwolddt, Blankenese, Kpt. H. Bruhn (VSH); Reeder ab 1860 T. Breckwolddt (BV); Kpt. nach Meyer: Johann Spiesen, Johann Kröger, Boy Cornils Bruhn, Hermann G.R. Engel, Claus Bohn; 1867 nach Eisschaden in Glückstadt verkauft; umbenannt GEORG; Eigner 1867–1868 F. von Holten, Wischhafen; 1869–1875 Reeder G. Ayecke, Hammelwarden, Kpt. C. Off.⁹⁵
- (6) FLORA: Baujahr 1837 (BV, Kresse), Schoner (BV, Kresse); 100 RT (BV 1851), 43 CL (Kresse); Bauort: Övelgönne (BV 1847, Kresse), Neumühlen (BV 1849); in Harwich am 6.6.1845 verkauft an Johann Hinrich Höpcke (Kpt.), Hamburg; umbenannt SUSANNAH; gesunken Ende 1853; vorherige Eigner wahrscheinlich: P. Tampcke, Blankenese, Eigner des Schoners FLORA, 100 RT, Baujahr 1837 (BV 1844–1845), bzw. des Galeass-Ewers FLORA, 78 RT, Baujahr 1827 (BV 1837–1843); D. Pinker (Pincker), Blankenese, Eigner des Schoners FLORA, 132 RT, Baujahr 1837 (BV 1839–1846).⁹⁶
- (7) ELISE: Baujahr 1838; Schoner; 139 RT (BV 1839), 90 RT (BV 1845), 83 RT (BV 1847), 95 RT (BV 1852), 97 RT (ab BV 1855), 48½ CL (VSH), 46½ CL/93 RT (Meyer), 102,1 BRT/96,7 NRT (Karting); Bauort u. Bauwerft: Neumühlen (BV), Övelgönne, Peter Dircks (Meyer, Karting); Eigner: Tobias Breckwolddt, Blankenese; Nummernflagge Z 143; Eigner ab 1855 J. Breckwolddt; ab 1860 Reeder T. Breckwolddt, Kpt.: Johann Hinrich Fenster, Thies Spiesen (Meyer), J. Spiesen, S. Spiesen (BV); verkauft 10.12.1863 an P. Thormählen, Elms-horn, Kpt. J.H.W.S. Kruse; 1876 verkauft an Hagen, Altona; 1876 verkauft an Thies Nagel, Itzehoe; Kpt.: C.C.E. Lehmann, Ladewig Meyn, H. Allwörden, Wesselhöft; 1884 ins Ausland verkauft.⁹⁷
- (8) ALEA: Baujahr 1839; Schoner (BV, VSH, Meyer), Schonerbrigg (Kresse); 147 RT (BV 1841), 123 RT (BV 1847), 98 RT (ab BV 1848), 49 CL (VSH, Meyer), 47 CL (Kresse, Stammer); Bauort u. Bauwerft: Neumühlen, Dircks (BV 1867), Neumühlen (Stammer), keine Angabe (Meyer), Övelgönne (Kresse); Flaggennummer Z 155; Eigner: Jürgen Tiemann, Blanke-

- nese; G. Tiemann, Blankenese (BV 1844–1847); weitere Eigentümer: Vieth Breckwolddt (Meyer); 1849–1852 D. Schuldt (Kpt.), Blankenese (BV); 1852 Tiemann, Blankenese (Kresse); 6.5.1852 Abraham Ewout van Dycke, Hamburg; Schonerbrigg, 47 CL; Abmessungen: 71,7 x 20,10 x 11,1 h (Kresse); umbenannt EDUARD, Kpt.: J.F. Feldmann 1852–1853 (Schwiegersohn von J.P.N. Dircks), L. Mecklenburg 1853–1855; Reeder 1855–1867 J.C. Johannsen, Neustadt; Kpt.: M. Johannsen 1855–1859, C. Brandt 1860–1864, E. Schwartz 1865–1866, A. Halberstadt 1867.⁹⁸
- (9) COMET: Baujahr 1840 (Kresse), 1841 (BV, Meyer); Schoner; 145 RT (BV 1842), 102 RT (BV 1850), 87 RT (BV 1857), 34 CL/110 RT (Meyer), 44 CL (Kresse); Abmessungen: 70,6 x 20,7 x 10,5 h (Kresse); Bauort u. Bauwerft: Altona (BV, Meyer), Övelgönne, Dircks (Kresse); Bielbrief 10.4.1840; hamb. Schiffspass 1850–1851; Eigner: Jürgen Spiesen, Blankenese; 1857 verloren.⁹⁹
- (10) ELISABETH: Baujahr 1840; Schoner; 141 RT (BV 1841), 94 RT (BV 1847), 45 CL/94 RT (Meyer); Bauort u. Bauwerft: Övelgönne (BV), Övelgönne, Peter Dircks (Meyer); Nummernflagge Z 51; Eigner: Joachim Schade, Blankenese; ab 1855 J. Schade & Co., Blankenese; Kpt.: J. Bohn 1855–1856, ab 1857 D. Breckwolddt (BV), Peter Breckwolddt (Meyer); 1858 gestrandet und kondemniert; bis 1864 im BV-Register.¹⁰⁰
- (11) EUNOMIA: Baujahr 1840; Schoner; 133 RT (BV 1843), 89 RT (BV 1847), 100 RT (BV 1851), 44 CL/100 RT (Meyer), 46 CL (Kresse); Bauort u. Bauwerft: Neumühlen (BV, Meyer); Övelgönne, Dircks (Kresse); Eigner: Joachim Schade, Blankenese; Nummernflagge Z 9; verkauft 24.6.1843 an Bruder Hans Schade, Blankenese (Kpt.); hamburgischer Schiffspass 5.10.1849–1852; 1856 verloren.¹⁰¹
- (12) KLIO oder CLIO: Baujahr 1842; Schoner; 99 RT (BV 1843), 90 RT (BV 1855), 45 CL/99 RT (Meyer); Bauort: Övelgönne (BV, Meyer); Eigner Jochim Schade, Blankenese; Nummernflagge Z 7; nach Meyer 1850 verloren, nach BV-Register noch Besichtigungen Amsterdam 1852 und Hamburg 1855; bis 1857 im BV-Register; Eigner J. Schade.¹⁰²
- (13) MARGARETHA: Baujahr 1846; Schoner; 71 RT (BV 1847); Bauort: Neumühlen (BV); Eigner: 1847–1854 P.N. Gram, Ballum; 1855–1857 P. Jensen, Ballum; Reeder 1858–1862 B. Bruchner, Fredericia; Kpt. P. Sorensen.¹⁰³
- (14) HELENE: Baujahr 1847; Schoner; 102 RT (BV 1849), 108 RT (BV 1876), 54 CL (VSH, Meyer), 53 CL (Kresse); Bauort u. Bauwerft: Övelgönne (BV, Kresse), Övelgönne, Joh. Peter Nic. Dircks (Meyer); Nummernflagge Z 113; Unterscheidungssignal LDVM; Reeder: Joachim Schade u. Peter von Appen, Blankenese; verkauft an Peter von Appen (Kpt.) 9.11.1849; hamb. Schiffspass 1849–1852; Kpt.: H. von Appen, H. Dibbner; 1864 Reeder H. von Appen u. Mitreeder, Blankenese, Kpt. P. von Appen (VSH); 1865–1870 Reeder J. Schade & v. Appen, Kpt. J. Kröger; verkauft 4.8.1870 an Th. Koeffod, Rönne (Kpt.); umbenannt OLIVIA, 1885 verloren.¹⁰⁴
- (15) HOLSTEIN: Baujahr 1847; Schoner; 100 RT (BV 1848), 50½ CL (VSH), 46 CL/100 RT (Meyer); Bauort u. Bauwerft: Övelgönne (BV), Övelgönne, Peter Dircks (Meyer); Nummernflagge Z 52; Eigner: Joachim Oestmann, Blankenese; 1864 J. Oestmann (Kpt.) u. Mitreeder (VSH); verkauft an Hinrich Petersen (Meyer); Kpt.: Claus Breckwolddt, Joachim von Ehren, Jürgen Groth; 1866 verloren.¹⁰⁵
- (16) VEREIN: Baujahr 1848; Schoner; 115 RT; Bauort: Övelgönne; Eigner: 1849–1851 J. Schwenn, Övelgönne.¹⁰⁶
- (17) HENRIETTE: Baujahr 1850; Schonerbrigg; 160 RT; Bauort: Övelgönne (BV); Eigner: 1852–1854 J. Röhrs, Altona; 1855–1857 J. Röhrs, Övelgönne.¹⁰⁷
- (18) CARL & AUGUSTE: Baujahr 1854; Bark; 518 RT (BV 1856), 259 CL/541 NRT (Kresse); Abmessungen: 43,33 x 10,11 x 5,51 m (Kresse); Bauort u. Bauwerft: Övelgönne, P. Dircks (BV, Kresse); Altona, P. Dierks (Rahden); Bielbrief 17.11.1854; Reeder: Wachsmuth & Krogmann, Hamburg; rc 1862, Bark, 541 NRT (Kresse); Kpt.: A. Sondermann 1854–1857, C.A. Müller 1857–1862, P.C. Nielsen 1862–1866, C.J. Ofterdinger 1866–1869, J.F. List 1869–1871, C.W. Kling 1871–1874, P. Wiese 1874, T.J.A. Bröcker 1874–1879; verkauft 1879 an Richard V. Beselin, Rostock; Schiffer J. Niemann; 1882 gesunken.¹⁰⁸
- (19) SYLPH: Baujahr 1855; Schoner; 150 RT (BV 1857), 53 CL (Kresse); Abmessungen: 83 x 20,5 x 10,9 h (Kresse); Bauort u. Bauwerft: Neumühlen (BV), Övelgönne, Dircks (Kresse); Bielbrief

- 30.3.1855 (Kresse); Reeder: Wachsmuth & Krogmann, Hamburg; Kpt.: H.W. Dethlefsen 1855–1856, C.A. Müller 1856–1857, C.C.F. Jacobsen 1857; verloren November 1857.¹⁰⁹
- (20) SELENE: Baujahr 1855 (BV, Krogmann), irrtüml. 1858 (Kresse, Stammer); vgl. Biellbrief 22.11.1855 (Kresse); Schiff; 687 RT (BV 1857), 275 CL (Kresse); Abmessungen: 152,3 x 31,7 x 20,4 h (Kresse); Bauort u. Bauwerft: Övelgönne, Dircks (BV, Kresse); Reeder: Wachsmuth & Krogmann, Hamburg; erstes Schiff dieses Namens; Kpt. C. Hansen 1855–1857, B. Jacobsen 1857–1864; verkauft 1864 an Hadjee Ahmed Ibrahim, Calcutta; umbenannt FUTTA SALAM, bis 1873 im BV-Register.¹¹⁰
- (21) HERMANN & EMMA: Baujahr 1856/1857; Schiff; 760 RT (BV 1858), 304 CL (Kresse); Abmessungen: 162,9 x 31,9 x 20,9 h (Kresse); Bauort u. Bauwerft: Övelgönne, Dircks (BV, Kresse); Biellbrief 18.3.1857; Reeder: Wachsmuth & Krogmann, Hamburg; Unterscheidungssignal RBMQ; Kpt.: J.E. Kayser 1857–1861, T. Lafrenz 1861–1871, P.C. Wilder 1871–1874, J. Breuss 1874–1875; 1875 in Apia (Samoa) kondemniert.¹¹¹
- (22) MARIA: Baujahr 1857; Schoner; 120 RT (BV 1858), 48 CL (VSH), 48 CL/102 RT (Meyer); Bauort u. Bauwerft: Neumühlen (BV, Stammer), Övelgönne, Peter Dircks (Meyer); Reeder: Jochim Schade, Blankenese; Kpt. Johs. Schade (nach BV: G. Schade); Nummernflagge Z 7; verloren 1866.¹¹²
- (23) TELLUS: Baujahr 1857/1858; Schiff; 750 RT (BV 1859), 299 CL (Kresse); Abmessungen: 44,5 x 9,1 x 5,79 m (Kresse); Bauort u. Bauwerft: Neumühlen (BV), Övelgönne, Dircks (Kresse); Biellbrief 18.5.1858; Reeder: Wachsmuth & Krogmann, Hamburg; erstes Schiff dieses Namens; Unterscheidungssignal RBMD; Kpt.: C. Hansen 1858–1867, J.P. Mangelsen 1867–1872; weitere Eigentümer: 1872 Röd, Tönsberg (Kresse); 1874 Th. Thoresen, Tönsberg (BV), Kpt. Thoresen; 1876–1883 O.J. Röd, Tönsberg, Kpt. O. Thoresen.¹¹³
- (24) HELIOS: Baujahr 1860; Schiff; 550 RT (BV 1869), 274 CL (Kresse); Abmessungen: 151,8 x 31,1 x 20,8 h (Kresse); Bauort u. Bauwerft: Övelgönne (BV), Övelgönne, Dircks (Kresse); Biellbrief 18.5.1860; Reeder: Wachsmuth & Krogmann, Hamburg; erstes Schiff dieses Namens; Kpt. P.H. Hansen; verkauft 1863 an Aga Jacob Ally, Rangun, umbenannt MOZUFFER.¹¹⁴
- (25) METIS: Baujahr 1860/1861; Schiff; 613 RT (BV 1876), 324 CL/729 RT (Kresse); Abmessungen: 48,4 x 9,3 x 6,15 m (Kresse); Bauort u. Bauwerft: Övelgönne, Dircks (BV, Kresse); Biellbrief 27.3.1861; Reeder: Wachsmuth & Krogmann, Hamburg; Unterscheidungssignal RCFN; Kpt.: N.F.P. Nickelsen 1861–1867, E.O. Paulsen 1867–1875, C.W. Kling 1875–1877; verkauft 1877 an Boysen, Christiansand; umbenannt TORDENSKJOLD; 1885 bei Halifax gestrandet.¹¹⁵
- (26) G.C. LORENZ MEYER: Baujahr 1863; Bark; 306 RT (BV), 136 CL (Kresse); Abmessungen: 126,6 x 25,7 x 14,1 h (Kresse); Bauort u. Bauwerft: Övelgönne, Dircks (BV, Kresse); Biellbrief 13.7.1863; Reeder: August Behn, Hamburg; Kpt.: A.F. Möller 1863–1872, D.F.P. Schmidt 1872–1874; verkauft 1874 an Banck, Helsingborg, umbenannt CONDOR.¹¹⁶
- (27) DIOSCUREN: Baujahr 1864; Bark; 343 RT (BV 1879), 149 CL (Kresse); Abmessungen: 38,4 x 8,7 x 4,42 m (Kresse); Bauort u. Bauwerft: Övelgönne, Dircks (BV, Kresse); Biellbrief 5.9.1864; Reeder: Gebr. Böhl & Co., Hamburg; Kpt.: W.F.L. Wagner 1864–1871, J. Matfeld 1871–1873; Reeder 1873–1893 N.H. Knudtson, Christiansund; umbenannt CAROLINE; 1878 rc; Kpt.: A. Meldahl, Brün; Reeder 1894–1899 O. Lindöe, Haugesund, Kpt. Smedsvig; 1900–1903 Reeder P.H. Sviggum & Co., Haugesund, Kpt. Smedsvig.¹¹⁷
- (28) MANILA II: Baujahr 1865; Bark; 511 RT (BV), 247 CL/511 NRT (Kresse); Abmessungen: 44,30 x 9,60 x 5,60 m (Kresse); Bauort u. Bauwerft: Övelgönne, Dircks (BV, Kresse); Biellbrief 30.11.1865; Reeder: August Behn, Hamburg; Kpt.: L. Behrens 1865–1867, H. Kühlcken 1867–1868, C.G. Holst 1868–1871, N. Nielsen 1871–1872, H.C. Gönner 1872–1879; verkauft 29.1.1879 Arnold Otto Meyer, Hamburg; Kpt. H.C. Gönner; gestrandet 22.12.1880.¹¹⁸
- (29) MIKADO: Baujahr 1866; Bark; 330 RT (BV 1877), 151 CL/330 NRT (Kresse); Abmessungen: 38,9 x 7,3 x 4,37 m (Kresse); Bauort u. Bauwerft: Övelgönne, Dircks (BV, Kresse); Biellbrief 28.5.1866; Reeder: August Behn, Hamburg; Kpt.: A.F.S.E. Lempfert 1867–1876; verkauft 20.9.1876 an Hinrich Hinsch, Hamburg (Kpt.); Reeder H. u. P. Hirsch, Hamburg; 1886–1890 Fontein & Tiallingii, Harlingen; umbenannt ALBATROS; Kpt. Koudenburg; Reeder 1891–1896 J. Wiersema, Delfzijl, Kpt. Drijfhamer.¹¹⁹

- (30) TAIKUN: Baujahr 1867/1868; Bark; 327 RT (BV 1876), 158 CL/327 NRT (Kresse, Meyer); Abmessungen: 39,53 x 8,18 x 4,46 m (Kresse); Bauort u. Bauwerft: Övelgönne, Dircks (BV, Meyer, Kresse); Altona (Holm-Petersen); Biellbrief 3.11.1868; Unterscheidungssignal RCQG; Reeder: August Behn, Hamburg; Kpt. H. Holler; verkauft 20.8.1875 an Woermann, Hamburg; Kpt. C.R. Pein 1875–1879, K. Maass 1879–1880; weitere Eigentümer: 30.12.1880 Heye Heyenga (Kpt.), Blankenese (Kresse); 1882 Peter Lindemann, Blankenese, Kpt. H. Heyenga (BV, Meyer); weitere Eigentümer ab 1886: Andersen, Vejle (BV, Kresse), C. Andersen, Kiel (Meyer), C. Holm, Vejle (Holm-Petersen), Actieselscabet J.A. Andersen, Vejle (Meyer); C. Andersen Sr., Vejle, C. Holm, Vejle; Kpt.: Bertelsen, Nielsen, Lauridsen; verloren 1898.¹²⁰
- (31) HENRIETTE BEHN: Baujahr 1872; Bark; 288 CL/625 NRT (Kresse), 625 NRT (BV 1886, Prager); Abmessungen: 51,48 x 9,70 x 5,51 m (Kresse), 49,2 x 8,8 x 5,4 m (Prager); Bauort u. Bauwerft: Övelgönne, Dircks (BV, Kresse), J.P. Dircks (Behn'sche Werft) (Prager); Biellbrief 16.9.1872; Reeder: August Behn, Hamburg; Kpt.: C.G. Holst 1872, P.T. Wüpper 1872–1875; verkauft 27.8.1875 an F. Laeisz, Hamburg; Kpt.: A.W.H.L. Buchwitz-Schächtel 1875–1877, C.F. Christiansen 1877–1878, J. Piening 1878–1883, P. Möller 1883, J.E. Cruset 1883–1885, E. Ohnsorg 1885; verloren 15.10.1885.¹²¹
- (32) CAROLINE BEHN: Baujahr 1873/1874; Bark; 673 RT (BV 1878), 336 CL/673 NRT (Kresse); Abmessungen: 52,34 x 9,42 x 5,85 m; Bauort u. Bauwerft: Övelgönne, Dircks (BV, Kresse); Biellbrief 11.8.1874; Reeder: August Behn, Hamburg; Kpt. D.F.P. Schmidt; verkauft 11.9.1875 an August Bolten, Hamburg; Kpt. D.F.P. Schmidt; verkauft 31.3.1882 an H. Fölsch, Hamburg; Kpt.: C. Hufenhäuser 1882–1884, A.J. Grönn 1884–1887, H. Rickert 1888–1889; kondemniert Okt. 1891 in Acapulco.¹²²
- (33) PARADOX: Baujahr: 1876/1878 (Kresse), 1876 (Prager); Bark; 683 NRT (BV 1879, Kresse, Prager); Abmessungen: 52,38 x 9,72 x 5,79 m (Kresse), 51,5 x 8,9 x 5,8 m (Prager); Bauort u. Bauwerft: Övelgönne, J.P. Dircks (BV, Kresse), J.P. Dircks (Behn'sche Werft) (Prager); Reeder: F. Laeisz, Hamburg; Ablieferung 6.4.1878, Kpt.: F.A. Hass, P.C. Burgdorf 1878–1885, P.E. Opitz 1885–1888; verkauft 3.9.1888 an Karl Liljequist, Nikolaistad, Kpt. Larsson; weitere Reeder: 1892 I.T. Chigini, La Spezia, umbenannt PARADISO; 1897–1899 H.A. Witte, Bremerhaven, umbenannt GESINE, Kpt. H. Meisterfeld; 1900 F.R. Leao & Co., Oporto, umbenannt LAURINHA; 1900–1912 J.A. Ferreira & Co., Lissabon, umbenannt AFRICANA; 1912 F. Soares, Lissabon; 632 NRT (BV 1914), 1914 Fr. Estevao Soares & Co., Porto; 1917 von deutschem U-Boot versenkt.¹²³

Anmerkungen:

- 1 Lange-Basman, Ulrike: Schiffbaumeister in Altona vom 17. bis zum 19. Jahrhundert. In: DSA 35, 2012, S. 113–143; dort zu den Schiffbaumeistern Ernst Dreyer (S. 136), Fouché (S. 130), Lührs (S. 119), Nibbe (S. 136), Reich (S. 132), Rothermund (S. 124), Tiedemann (S. 129).
- 2 Volckens, Wilhelm: Neumühlen und Övelgönne. Altona 1895, S. 1 (digitale Ausgabe unter <http://resolver.sub.uni-hamburg.de/goobi/PPN688573649>); Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Altona in den Jahren 1863–1888. Teil 1. Altona 1889, S. 254.
- 3 Niemann, [Christian Gottlieb Ditmer]: Die Volkszählung in Altona und in den Dorfschaften Ottensen und Neumühlen am 1. Februar 1840. Altona 1840, S. 68; Berger, Ute u.a.: Tottenhusen, ein Bauerndorf. In: Ausstellungsgruppe Ottensen: Ottensen. Zur Geschichte eines Stadtteils. Katalog zur Ausstellung im Altonaer Museum 3.11.1982–7.8.1983. 2. Aufl. Hamburg o.J., S. 19–43, hier S. 23.
- 4 Von Dücker, Elisabeth, und Möller, Hans-Kai: Wie Ottensen zu Mottenburg wurde: Industrialisierung 1850–1890. In: Ottensen. Zur Geschichte eines Stadtteils (wie Anm. 3), S. 55–63, hier S. 55.
- 5 StAHH 424-40 159.
- 6 Volckens (wie Anm. 2), S. 64, 69, 75; Nicolaisen, Dörte, und Spallek, Johannes: Övelgönne Neumühlen. (= Arbeitshefte zur Denkmalpflege 1). Hamburg 1975, S. 17.
- 7 Niemann (wie Anm. 3), S. 72; Volckens (wie Anm. 2), S. 51, 62; Nicolaisen/Spallek (wie Anm. 6), S. 9. Die Wassermühle selbst gehörte bis 1778 zu Hamburg (Volckens [wie Anm. 2], S. 54). Brandkataster wie Anm. 5.

- 8 Volckens (wie Anm. 2), S. 36.
- 9 Volckens (wie Anm. 2), S. 78, Anm. 2; Nicolaisen/Spallek (wie Anm. 6), S. 25.
- 10 Volckens (wie Anm. 2), S. 21; Berger (wie Anm. 3), S. 28.
- 11 Volckens (wie Anm. 2), S. 30; Piper, P[aul]: Altonas Hafen und Elbufer. In: *Hamburgische Monatsschrift* 1, 1914, S. 190–195, hier S. 191.
- 12 Volckens (wie Anm. 2), S. 50–53.
- 13 Piper (wie Anm. 11), S. 191; Volckens (wie Anm. 2), S. 53; Tafelsky, Otto: Ein Altonaer Hafenprojekt bei Neumühlen im 18. Jahrhundert. In: *Hamburg. Geschichts- u. Heimatblätter* 21, 1964/66, S. 213–217, hier S. 213.
- 14 StAAH 424-2 IV a 3, S. 193, 245.
- 15 Volckens (wie Anm. 2), S. 53; Piper (wie Anm. 11), S. 191 und Karte II; Klem, Knud: *Skibsbggeriet i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-Årene*. Band 2. København 1986, S. 255.
- 16 Volckens (wie Anm. 2), S. 43.
- 17 Volckens (wie Anm. 2), S. 37–42, Fischer und Lotsen ebd. S. 42–44; Timmermann, Gerd: Das Erbe der Altonaer Schaluppenbauer. In: *Nordelbingen* 26, 1958, S. 58–67, hier S. 61. Der Altonaer Schiffbauer Eling Wilmsen war ebenfalls Seifensieder (Lange-Basman [wie Anm. 1], S. 119).
- 18 Volckens (wie Anm. 2), S. 60; Timmermann (wie Anm. 17), S. 60; Stammer, Wilhelm Chr. K.: *Hamburgs Werften 1635–1993*. Hamburg 1994, S. 73, 96, 636.
- 19 Ehlers, Wilhelm: *Geschichte und Volkskunde des Kreises Pinneberg*. Elmshorn 1922, S. 264f.
- 20 Volckens (wie Anm. 2), S. 44.
- 21 StAAH 424-3 XXXII Kl. A II A 79 c 71, S. 2.
- 22 Niemann (wie Anm. 3), S. 77; Volckens (wie Anm. 2), S. 77.
- 23 Wie Anm. 5. Die übrigen Neumühlener Gewerbegebäude: ein Fabrikgebäude (Besitzer Joachim Nicolaus Witgreffe); eine Wassermühle (Johann Friedrich Gustav Glause); eine Tabakfabrik (Abraham Christian Wedekind); sechs Textil-Manufakturgebäude (Johann Daniel Lawaetz); ein Fabrikgebäude mit Rossmühle (Jürgen Stoppel); ein Flachsbleichgebäude (Otto Koch und Ernst Drishaus).
- 24 Altonaisches Adressbuch (AA) 1857, S. 118. Altonaische Adressbücher ab 1802 digital unter: <http://agora.sub.uni-hamburg.de/subhh-adress/digbib/start>.
- 25 Niemann (wie Anm. 3), S. 69; Berger, Ute, und Wolf, Brigitte: Zur Entwicklung von Handwerk und Gewerbe in Ottensen. In: *Ottensen. Zur Geschichte eines Stadtteils* (wie Anm. 3), S. 45–51, hier S. 50.
- 26 Berger (wie Anm. 3), S. 37.
- 27 StAAH 424-3 XXXII Kl. A II A 79 c 71, S. 2f.
- 28 Timmermann (wie Anm. 17), S. 62–66.
- 29 *Hamburger Abendblatt* vom 10.1.1953, S. 14, und vom 17.1.1963, S. I/1.
- 30 Volckens (wie Anm. 2), S. 78.
- 31 Niemann (wie Anm. 3), S. 78.
- 32 Bericht (wie Anm. 2), nach S. 272 (Lageplan von Neumühlen und den westlichen Kaistrecken 1863 und 1889); Volckens, Wilhelm: Neumühlen sonst und jetzt. In: *Die Heimat* 22, 1912, S. 214–219, hier S. 218.
- 33 AA (wie Anm. 24) 1802, S. 203; AA 1803, S. 59; Timmermann (wie Anm. 17), S. 60. Övelgönner Gewerbetreibende im AA 1856, S. 183, und AA 1857, S. 118; Övelgönner Adressen regelmäßig ab AA 1870; Neumühlener und Övelgönner Schiffbauer ab 1871 im Ottensener Branchenverzeichnis des AA.
- 34 Timmermann (wie Anm. 17), S. 60.
- 35 Klem, Knud: Probleme des Schiffbaus in Altona. In: *Nordelbingen* 50, 1981, S. 203–216, hier S. 204.
- 36 StAAH 424-3 XXXII Kl. A II A 79 c 71, S. [2].
- 37 Klem (wie Anm. 35), S. 205.
- 38 StAAH 424-3 XXXII Kl. A II A 79 c 78, Bl. [1].
- 39 Lange-Basman, Ulrike: *Genealogien I: Schiffbaumeister von Altona, Ottensen, Neumühlen und Övelgönne*. Typskript. Hamburg 2016.
- 40 Rode, Friedrich Carl: *Kriegsgeschichte der Festung Glückstadt und der Niederelbe*. Glück-

- stadt, Hamburg 1940, Bd. 1, S. 237; Baasch, Ernst: Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik. Hamburg 1899, S. 107. Bauplan der Elbfregatte *STORMARN* in: Hansen, Hans J.: Die Schiffe der deutschen Flotten 1848–1945. Oldenburg 1973, S. 16.
- 41 Volckens (wie Anm. 2), S. 74; Piper (wie Anm. 11), S. 194.
 - 42 StAHH 424-2 III b 1, fol. 411.
 - 43 Volckens (wie Anm. 2), S. 33.
 - 44 Rode (wie Anm. 40), Bd. 1, S. 235.
 - 45 Ehrenberg, Richard: Altona unter schauenburgischer Herrschaft. Teil 1: Die Anfänge Altonas. Altona 1891, S. 9–17, 38–48; Volckens (wie Anm. 2), S. 24, 52, 60; Timmermann (wie Anm. 17), S. 60.
 - 46 Volckens (wie Anm. 2), S. 60; Timmermann (wie Anm. 17), S. 60.
 - 47 Oesau, Wanda: Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17.–19. Jahrhundert. Glückstadt 1937, S. 49.
 - 48 StAHH 424-2 III b 3, fol. 86.
 - 49 StAHH 424-2 III b 3, fol. 230.
 - 50 StAHH 424-2 III b 3, fol. 230 und fol. 87b; StAHH 424-111 2828; AA 1835–1849.
 - 51 StAHH 332-5 Nr. 5012 u. 102/1881; StAHH 424-3 XXXII Kl. A II A 79 c 136; StAHH 424-111 2803; AA 1867–1872.
 - 52 Auswahl: Altonaer Mercur vom 9.8.1868; Altonaer Nachrichten vom 9.8.1868; Bauer, Wilhelm Sebastian Valentin: Ein deutsches Normal-Rettungsboot. In: Die Gartenlaube 11, 1868, Nr. 32, S. 501f.
 - 53 Timmermann (wie Anm. 17), S. 60.
 - 54 StAHH 424-2 III b 2, fol. 395, 396; Volckens (wie Anm. 2), S. 60; Timmermann (wie Anm. 17), S. 61, Brandungsboote ebd., S. 62–66; Stammer (wie Anm. 18), S. 164.
 - 55 StAHH 424-111 2480, S. 10f.
 - 56 Wie Anm. 5; Timmermann (wie Anm. 17), S. 62; Nicolaisen/Spallek (wie Anm. 6), S. 47.
 - 57 StAHH 424-2 III b 3, fol. 100, 112; Brandkataster wie Anm. 5.
 - 58 AA 1857; Stammer (wie Anm. 18), S. 232; Karting, Herbert: Von Altona nach Übersee. Bd. 1: Schiffbaumeister Ernst Dreyer und Altonas Segelschiffahrt im 19. Jahrhundert. Bremen 1999, S. 127.
 - 59 StAHH 424-3 XXXII Kl. A II A 79 c 141, Bl. [7], Zitat Bl. [3]; StAHH 424-111 1023; Brandkataster wie Anm. 5; AA 1870–1900 (Ottensener Adressbuch); Stammer (wie Anm. 18), S. 96.
 - 60 Volckens (wie Anm. 2), S. 67; Stammer (wie Anm. 18), S. 49, 96.
 - 61 Dau, Lutz: Die Hamburger Holzschiffbauer. Diss. Univ. Hamburg 1979, S. 182, Anm. 1; Stammfolge Boué. In: Deutsches Geschlechterbuch, Bd. 200. Limburg/Lahn 1996, S. 41–188, hier S. 44f.; Weber, Klaus: Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel 1680–1830. (= Schriftenreihe zur Zeitschrift für Unternehmensgeschichte 12). München 2004, S. 243f. (zugl. Diss. Univ. Hamburg 2001).
 - 62 Taufdaten aus Helgoland nach: Krüss, Erich-Nummel: Abschrift der Helgoländer Taufregister 1669–1777. Ev.-luth. Kirchengemeinde Helgoland, Helgoland 2011; Hansen, Adolph, und Sottorf, Rudolf: Die Kollauer Chronik. Hamburg-Stellingen [1938]. Bd. 3, S. 485.
 - 63 StAHH 424-130 I a 5, fol. 295, 297a, 300, 323a; StAHH 424-130 I a 6, fol. 216; Volckens (wie Anm. 2), S. 164; Timmermann (wie Anm. 17), S. 60; Nicolaisen/Spallek (wie Anm. 6), S. 44.
 - 64 Lange-Basman, Ulrike: Schiffbaumeister am Hamburger Berg (Hamburg-St. Pauli) von 1750–1870. In: Zeitschrift für Niederdeutsche Familienkunde 87, 2012, S. 339–349, hier S. 345. Dazu ist zu ergänzen und zu berichtigen, dass Paul Matzen sr. in Ottensen am 10. September 1725 heiratete und zwölf (nicht elf) Kinder hatte (diese Hinweise verdanke ich Gustav Kolsz †, Hamburg).
 - 65 Kresse, Walter: Seeschiffs-Verzeichnis der Hamburger Reedereien 1824–1888. (= Mittlg. a.d. Museum f. Hamb. Geschichte N.F. 5). Hamburg 1969, Bd. 1, S. 269; Stammer (wie Anm. 18), S. 172.
 - 66 Volckens (wie Anm. 2), S. 45.
 - 67 Volckens (wie Anm. 2), S. 162f.

- 68 StAHH 424-130 I a 6, fol. 222f. (Övelgönne); StAHH 424-2 III b 3, fol. 306 (Neumühlen); Volckens (wie Anm. 2), S. 164.
- 69 StAHH 424-3 XXXII Kl. A II A 79 c 82.
- 70 StAHH 424-130 I a 6, fol. 224; StAHH 424-111, Nr. 659; Volckens (wie Anm. 2), S. 163.
- 71 Lange-Basman (wie Anm. 64), S. 347.
- 72 StAHH 424-130 I a 6, fol. 226; Volckens (wie Anm. 2), S. 163; Timmermann (wie Anm. 17), S. 60; Stammer (wie Anm. 18), S. 246.
- 73 Kaufmann, Gerhard u.a.: Die Sammlung der Schiffsporträts. (= Schausammlungen des Altonaer Museums 6). Hamburg [1971], S. 91, Nr. 228.
- 74 Amtlicher Bericht über die allgemeine Deutsche Gewerbe-Ausstellung zu Berlin im Jahre 1844. 2. Teil, 1. Abteilung. Berlin 1846, S. 561.
- 75 Stammer (wie Anm. 18), S. 155f.
- 76 Zum Kirchspiel Ottensen siehe Lange-Basman (wie Anm. 1), S. 116.
- 77 AA 1797-1803.
- 78 StAHH 424-3 XXXII Kl. A II A 79 c 78, Bl. 1.
- 79 StAHH 424-130 I a 6, fol. 257, 257 b, 258.
- 80 Volckens (wie Anm. 2), S. 60, Anm. 1; Szymanski, Hans: Der Ever der Niederelbe. (= Quellen u. Darstellungen zur Hansischen Geschichte, N.F. IX). Nachdruck der Ausgabe Lübeck 1932. Hamburg 1985, S. 10, Anm. 69. Stammer (wie Anm. 18, S. 73) verzeichnet (ohne Nachweis) mit dem Baujahr 1826 den Leichter C.A.M. PRIMERO, 874 BRT, Reederei Comp. Argent. Industrial de Maderas, Buenos Aires.
- 81 Johann Friedrich Feldmann, * Neuenbrock, Kreis Steinburg, um 1823, † Hamburg 18.11.1895.
- 82 AA 1856–1857, AA 1868–1887; Meyer-Friese, Boye (Hrsg.): Das Schiffsporträt. Dekoration und Dokument. Bestandskatalog der Sammlung. Bd. 1. Bremen 2007, S. 153, 183, 246.
- 83 StAHH 332-5 Nr. 4798 u. 57/1878.
- 84 Mathies, Otto: Hamburgs Reederei 1814–1914, Hamburg 1924, S. 69; Pohlmann, Harald: Richard R. Krogmann. (= Beiträge zur Geschichte Hamburgs 27). Hamburg 1986, S. 16; Krogmann, R.T.: Die Geschichte der Firma Wachsmuth & Krogmann im 19. Jahrhundert. Hamburg 2003, S. 56.
- 85 StAHH 332-5 Nr. 11766 u. 633/1913; AA 1879–1883; Stammer (wie Anm. 18), S. 130; Lehmann, Eike: 100 Jahre Schiffbautechnische Gesellschaft. Biographien zur Geschichte des Schiffbaus. (= Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft Suppl. 2). Berlin u.a. 1999, S. 191.
- 86 Bauliste Stammer (wie Anm. 18), S. 315.
- 87 Volckens (wie Anm. 2), S. 60, Anm. 1; Nicolaisen/Spallek (wie Anm. 6), S. 46.
- 88 StAHH 424-130 I a 5, fol. 396f.; StAHH 424-130 I a 6, fol. 253, 261; Volckens (wie Anm. 2), S. 166.
- 89 StAHH 424-130 I a 6, fol. 267b; Volckens, Wilhelm: Die Landhäuser der Flottbeker Chaussee auf Othmarschener und Övelgöner Gebiet im 19. Jahrhundert. In: Mitteilg. d. Vereins f. Hamburg. Geschichte 39, 1919, S. 199–220, hier S. 204; Karting (wie Anm. 58), S. 119.
- 90 Register des Bureau Veritas (BV) 1832–1849 (digitale Ausgabe: <http://digiview.gbv.de/viewer/index.xhtml>); Meyer, Jürgen: 150 Jahre Blankeneser Schifffahrt 1785–1935, Hamburg-Garstedt o.J., S. 214f.; Stammer (wie Anm. 18), S. 445. Szymanski (wie Anm. 80, S. 10) verzeichnet für J.P. Dircks, Neumühlen-Övelgönne, den Bau eines Ewers im Jahre 1829.
- 91 BV 1843–1851; Stammer (wie Anm. 18), S. 445.
- 92 BV 1834–1844; Meyer (wie Anm. 90), S. 195; Stammer (wie Anm. 18), S. 445.
- 93 h = hamb. Fuß = 0,286 m; zu den Vermessungen siehe Kresse (wie Anm. 65), Bd. 3, S. IX.
- 94 BV 1837–1873; Verzeichniss der Schleswig-Holsteinischen Rhederei (VSH) ult. 1864. Kiel 1865, S. 28, Nr. 80; Meyer (wie Anm. 90), S. 150; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 2, S. 231; Stammer (wie Anm. 18), S. 73.
- 95 BV 1841–1875; VSH 1864 (wie Anm. 94), S. 28, Nr. 111; Meyer (wie Anm. 90), S. 271; Stammer (wie Anm. 18), S. 73.
- 96 BV 1837–1853; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 1, S. 243; Stammer (wie Anm. 18), S. 445; Meyer-Friese (wie Anm. 82), S. 153.

- 97 BV 1839–1889; VSH 1864 (wie Anm. 94), S. 32, Nr. 12; Meyer (wie Anm. 90), S. 150; Stammer (wie Anm. 18), S. 73; Karting, Herbert: *Itzehoer Schifffahrtschronik*. Bremen 2015, S. 216.
- 98 BV 1841–1867; VSH 1864 (wie Anm. 94), S. 43, Nr. 7; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 1, S. 117; Meyer (wie Anm. 90), S. 101; Stammer (wie Anm. 18), S. 73, 445.
- 99 BV 1842–1857; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 2, S. 226; Meyer (wie Anm. 90), S. 136; Stammer (wie Anm. 18), S. 73.
- 100 BV 1841–1864; Meyer (wie Anm. 90), S. 147; Stammer (wie Anm. 18), S. 73; Meyer-Friese, Boye (Hrsg.): *Das Schiffsporträt*. Bd. 2. Bremen 2008, S. 37.
- 101 BV 1843–1857; Meyer (wie Anm. 90), S. 161; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 2, S. 165; Stammer (wie Anm. 18), S. 73.
- 102 BV 1843–1857; Meyer (wie Anm. 90), S. 197; Stammer (wie Anm. 18), S. 445; Meyer-Friese (wie Anm. 100), Bd. 2, S. 67.
- 103 BV 1847–1861; Stammer (wie Anm. 18), S. 445.
- 104 BV 1849–1870, 1876–1886; VSH 1864 (wie Anm. 94), S. 27, Nr. 56; Holm-Petersen, F[rode]: *Danske Sejlskibe*. In: ders. und A. Rosendahl: *Fra Sejl til Diesel*. Bd. 3. O.O., o.J., S. 283–404, hier S. 377; Meyer (wie Anm. 90), S. 178; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 1, S. 27; Stammer (wie Anm. 18), S. 73.
- 105 BV 1850–1870; VSH 1864 (wie Anm. 94), S. 28, Nr. 67; Meyer (wie Anm. 90), S. 183; Stammer (wie Anm. 18), S. 73.
- 106 BV 1849–1851.
- 107 BV 1852–1857; Stammer (wie Anm. 18), S. 445.
- 108 BV 1856–1882; Rahden, Heinrich: *Die Schiffe der Rostocker Handelsflotte 1800–1917*. Nachdruck Hamburg 1993 d. Ausgabe Rostock 1941, S. 64, Nr. 218; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 2, S. 261; Stammer (wie Anm. 18), S. 73; Krogmann, R.T.: *Die Windjammer und Frachtdampfer von Wachsmuth & Krogmann*. Hamburg 2003, S. 29.
- 109 BV 1857–1858; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 2, S. 262; Stammer (wie Anm. 18), S. 73; Krogmann (wie Anm. 108), S. 31.
- 110 BV 1857–1873; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 2, S. 262; Stammer (wie Anm. 18), S. 73; Krogmann (wie Anm. 108), S. 32.
- 111 BV 1858–1875; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 2, S. 262; Stammer (wie Anm. 18), S. 73; Krogmann (wie Anm. 108), S. 33.
- 112 BV 1858–1866; VSH 1864 (wie Anm. 94), S. 28, Nr. 76; Meyer (wie Anm. 90), S. 217; Stammer (wie Anm. 18), S. 73.
- 113 BV 1859–1883; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 2, S. 262; Stammer (wie Anm. 18), S. 73; Krogmann (wie Anm. 108), S. 35.
- 114 BV 1861–1863, 1869–1872; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 2, S. 262; Stammer (wie Anm. 18), S. 73; Krogmann (wie Anm. 108), S. 36.
- 115 BV 1861–1880; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 2, S. 262; Stammer (wie Anm. 18), S. 73; Krogmann (wie Anm. 108), S. 37.
- 116 BV 1864–1867; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 1, S. 46; Stammer (wie Anm. 18), S. 73.
- 117 BV 1865–1877, 1879–1903; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 1, S. 62; Stammer (wie Anm. 18), S. 73.
- 118 BV 1867, 1879–1882; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 1, S. 47, und Bd. 2, S. 51; Stammer (wie Anm. 18), S. 73.
- 119 BV 1877–1896; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 1, S. 47, 240; Stammer (wie Anm. 18), S. 73; Krogmann (wie Anm. 108), S. 39.
- 120 BV 1876–1899; Holm-Petersen (wie Anm. 104), S. 392; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 1, S. 47, 237, und Bd. 2, S. 303; Meyer (wie Anm. 90), S. 262; Stammer (wie Anm. 18), S. 73.
- 121 BV 1877–1886; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 1, S. 47, und Bd. 2, S. 7; Prager, Hans Georg: *F. Laeisz*. Herford 1974, S. 121; Stammer (wie Anm. 18), S. 73.
- 122 BV 1878–1892; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 1, S. 47, 65, 144; Stammer (wie Anm. 18), S. 73.
- 123 BV 1879–1914; Kresse (wie Anm. 65), Bd. 2, S. 7; Prager (wie Anm. 121), S. 125; Stammer (wie Anm. 18), S. 73.

Master Shipbuilders in Ottensen, Neumühlen and Övelgönne near Altona from 1700 to 1870

Summary

In the direct vicinity of Altona but outside the city limits, twenty-six master shipbuilders and master barge builders settled in the villages of Ottensen, Neumühlen and Övelgönne in the eighteenth and nineteenth centuries. The majority of them came from these villages or from Altona. As in the hitherto investigated shipbuilding locations Hamburger Berg (Hamburg - St. Pauli) and Altona, the majority of the master shipbuilders were born in or near the area in question.

The shipbuilders of the three villages Neumühlen, Ottensen and Övelgönne had close ties to the neighbouring town of Altona not only with regard to training and organization. At least seven, and probably more, of the shipbuilders practised their profession both in Altona and in Neumühlen or Övelgönne. Ten master ship and barge builders who had been born in Altona established their shipbuilding facilities in the neighbouring villages because there was a shortage of suitable and affordable sites in Altona.

With regard to the professions of the fathers, these results likewise point in the same direction as in the case of the other two areas researched. Two thirds of the fathers of the masters of Neumühlen/Ottensen and Övelgönne were shipbuilders themselves who had passed their profession on to their sons. Shipbuilding was by far the profession most frequently practised by the fathers, followed by pilots/sailors and traders/merchants.

Thirteen masters had one or more sons who were trained in their fathers' profession as possible heirs. As upholders of the family and professional tradition it was their responsibility to maintain the family's economic basis. However, the prescribed career path for the son of a master shipbuilder – the continuation of the paternal business and the maintenance of the facilities – could be realized by only one or two of the male descendants. Sons who were unable to set up shop in their native towns or villages or did not wish to do so moved to neighbouring shipbuilding regions.

Of the thirty-six sons-in-law of the master shipbuilders, only six were shipbuilders. In two cases the marriage was linked to the continuation of the father-in-law's business as there was no son willing or able to take over the business.

In Neumühlen and Övelgönne, eight family enterprises endured over two or

more generations, and one over three generations. Property ownership supported continuity. Nearly all of the masters in Ottensen, Neumühlen and Övelgönne owned one or several pieces of land.

Despite the nearby competition, Neumühlen and Övelgönne asserted an independent ship and boatbuilding tradition borne primarily by families. Relatively affordable land and close family cohesion allowed a number of shipbuilders' families to take advantage of old and new business segments and adapt traditional boatbuilding to changing market conditions into the twentieth century.